

# PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 98

Rok IX

Październik 2011 r.

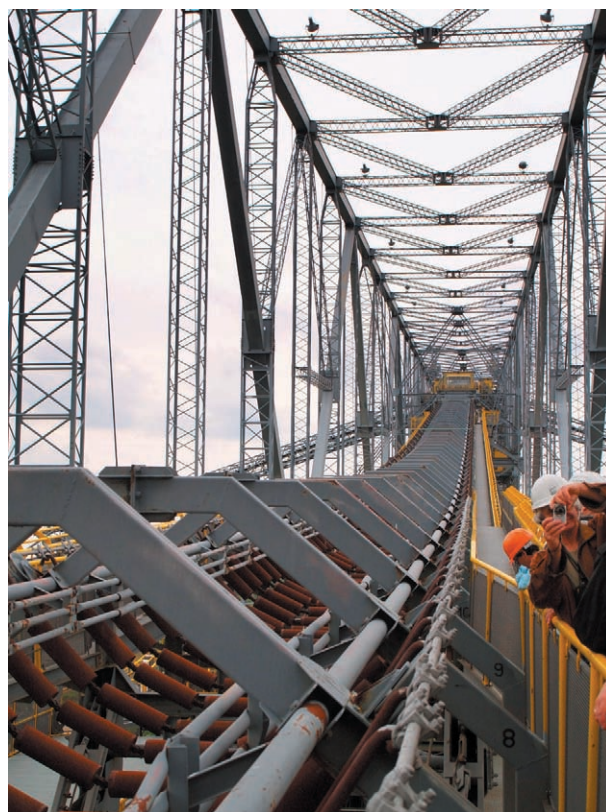
## Studia Archeologii Przemysłowej

Sesja VII – Letnia Szkoła Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego – prowadzona była na terenie Niemiec. Chcieliśmy skonfrontować doświadczenia polskie z obszaru Gór Sowich, Kanału Elbląskiego, Górc i Podhala, Górnego Śląska, z tymi czeskiej Ostrawy i Kopřivnicy i wejrzeć w niemieckie prace na polu ochrony i ekspozycji dziedzictwa cywilizacyjnego, tymi zwłaszcza, którym przydaje się formuły parków muzealnych i kulturowych, a z którymi spotykamy się w Lichterfeld, Rüdersdorf, czy w Niederfinow.

Uwagę koncentrowaliśmy przy tym na dziełach górnictwa węgla brunatnego (okolice Cottbus), infrastrukturze komunalnej, komunikacyjnej, żegludze i muzealnictwie technicznym Berlina, na dziejach przemysłu materiałów budowlanych (Rüdersdorf), na turystycznym wykorzystaniu historycznych dróg wodnych (Berlin, Niederfinow na kanale Odra–Hawela i Ebersdorf na zrewaloryzowanym w ostatnich latach kanale Finow).

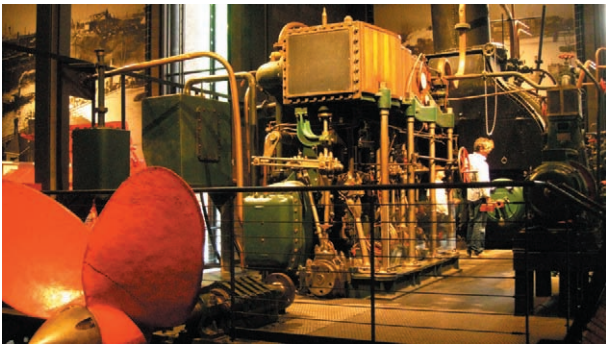
Sesję rozpoczęliśmy 9 września 2011 w Lichterfelde spotkaniem z gigantyczną maszyną, mostem

przerzutowym taśmociągu dawnej kopalni węgla brunatnego, eksploatowanego metodą odkrywkową. Maszyna ta odstawiała 60-metrowy nadkład ziemi zdejmowany z ponad pokładu węgla brunatnego, o miąższości 12 m. To największa maszyna świata, o długości 502 m, wznosząca się ponad ziemię na 70 m, o ciężarze własnym rzędu 13000 ton, przesuwana po ziemi na torowisku, na 760 kołach, z prędkością 0,5 km/h, obsługiwana przez 200 silników elektrycznych, dość by zapewnić zbyt wcale niemałej elektrowni. By most



Lichterfelde F60

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



Muzeum Techniki – Jean Cousin,  
holownik portowy 1899

przerzutowy mógł pracować wymaga 27 000 kW mocy. Budowano go kilka lat, a pracował ledwie 15 miesięcy, w latach 1991–1992. Kopalnie węgla brunatnego upadły, pozostawiając po sobie „księżycowe krajobrazy” i gigantyczne maszyny służące eksploatacji złoża i transportowi urobku.

Na pogórnich obszarach Brandenburgii zdecydowano stworzyć wyjątkowy kompleks rekreacyjno-wypoczynkowy, a turystów przyciągnąć scenerią zalanych wyrobisk pokopalnianych i ofertą wyjątkowych atrakcji. Koronować je ma właśnie most transportowy, udostępniony dla ruchu turystycznego w roku 2002. Spotkanie z nim oszałamia, a jest tym bardziej frapujące, że można po moście pospacerować, poznając przy tym dzieje i technologie eksploatacji węgla brunatnego. Z platformy widokowej, zabudowanej 72 m ponad ziemią możemy zobaczyć nawet odległy o niemal 70 km Berlin i gigantyczną dziurę w ziemi, po dawnej kopalni, która już wkrótce stanie się jeziorem Berkheider. Stanowić będzie element budowanej do 2018 r. Łużyckiej Krainy Jezior. Obejmie ok. 30 jezior powstałych na wyrobiskach dawnych kopalń węgla brunatnego, połowa z nich zostanie połączona żeglownymi kanałami. Tak w sercu Europy, w wyniku rekultywacji górniczych wyrobisk powstanie najnowocześniejszy region turystyki wodnej.

Łużycka Kraina Jezior, przyciągnie ruch turystyczny z odległego o 50 kilometrów Berlina, a także z Polski, z ziemi lubuskiej i Dolnego Śląska zwłaszcza. Oto odpowiedź na pytanie dlaczego tyle pracy i pieniędzy włożono w ochronę i ekspozycję gigantycznej maszyny kopalni F60. Turystyczny raj wymaga atrakcji i mitologii, a jeśli rezerwą wzrostu może być dzieło techniki, to czemu go nie chronić? Tym bardziej, że ochrona zabytku generować może skutki trwałe, znaczące nie tylko dla miejscowej społeczności.

Następnego dnia odwiedziliśmy berlińskie Technische Museum, nie tak bogate jak monachijskie Deutsche Museum, ale kolekcja lotnicza czy żegluga śródlądowej i tutaj zasługuje na uwagę.



Berlin – Historischer Hafen

Muzeum powstało po zjednoczeniu Niemiec, burzliwą historię podzielonego Berlina przypomina Dakota umieszczona ponad jego dachem.

Naszym przewodnikiem po mieście była dr Joanna Szczepankiewicz-Battek, wytrawny pilot wycieczek i przewodnik turystyczny. Zaprosiła nas do Historisches Hafens, o którym pisaliśmy w ostatnim numerze „Prosto z Pokładu”. Po kawie na zabytkowym holowniku, który utrzymał



Berlin-Wieża ciśnienia na Prenzlauer Berg 1877

jeszcze sprawny silnik wysokoprężny Diesla i smakowaniu obrazu *Mühlendammschleuse*, co rusz służącej statki (inaczej niż na martwej Odrze wrocławskiej) popłynęliśmy kanałami Sprewy.

Z perspektywy rzeki raz jeszcze mogliśmy podziwiać imponującą budowlę nowego Dworca Głównego i zabytkowy, XIX-wieczny port Humboldta, później już z łądu wkroczyliśmy też na teren najstarszego dworca berlińskiego, na dworzec Hamburski, powstały w latach 1845-1847 wg. projektu Friedricha Neuhaus i Ferdynanda Wilhelma Holz. Modelowy dworzec czołowy, już w latach 1905-1906 pomieścił muzeum kolejnictwa, zniszczone w czasie II wojny światowej. Gdy w 1984 r. stał się własnością Senatu Berlina, ten postanowił na jego gruzach stworzyć Muzeum Sztuki Współczesnej. Otworzyło swe podwoje po rewaloryzacji dokonanej w latach 1990-1996.

Wędrówka po Berlinie zaprowadziła nas również ku naziemnej, szybkiej kolei miejskiej, stanowiącej pierwowzór szybkich kolei miejskich świata. Dzisiaj 16 linii S-Bahnu, wraz z liniami podziemnego U-Bahnu tworzy kręgosłup komunikacji miejskiej aglomeracji Berlina. Historia S-Bahnu rozpoczęła się wraz z uruchomieniem pociągów lokalnych na kolei estakadowej (Stadt-bahn) w 1882. Następnie rozwinęły się również koleje podmiejskie (Vorortbahn) i okrężna (Ringbahn). Od 1924 rozpoczęto elektryfikację tych kolei, zaś 1 grudnia 1930 połączono je w system S-Bahn. Jeszcze kilkadziesiąt lat po II wojnie światowej część linii obsługiwana była przez pociągi elektryczne, część zaś przez parowe. Zasięg sieci S-Bahnu był wówczas większy niż dzisiaj (pociągi dojeżdżały m.in. do Werder, Beelitz-Heilstätten, Nauen, Wustermark, Werneuchen). Większość linii nieelektryfikowanych do lat sześćdziesiątych w późniejszym okresie została wyłączona z sieci S-Bahn i przejęta przez koleje regionalne.

Rangi dobra kultury technicznej Europy zyskała również Hoch-Bahn, z północy na południe prowadzona na dystansie 19,9 km i licząca 29 stacji. Już w 1880 roku Werner von Siemens zaproponował budowę „kolei wysokiej” biegnącej nad Friedrichstraße. Wówczas jednak władze Berlina nie były chętne budowie kolei podziemnej lub naziemnej jako formy komunikacji miejskiej. Miasto twierdziło, że sieć tramwajów w zupełności wystarczy, aby zapewnić mieszkańcom odpowiednią możliwość poruszania się po Berlinie. Z tych powodów te i inne wnioski zostały odrzucone. Siemens, po długich staraniach, dostał pozwolenie na budowę, ale na ówczesnych peryferiach miasta, a kolej nad Friedrichstraße nie powstała.

W 1902 prywatne przedsiębiorstwo *Siemens und Halske* uruchomiło pierwszą w mieście, a także w kraju, linię kolei wysokiej, wysokiej, bo-

wiem prowadzonej na stalowej estakadzie. Przy-  
stąpiono do prac projektowych kolejnej linii, która miała zostać wybudowana i eksploatowana przez miasto. Jej ostateczny przebieg ustalono w 1910 roku. 2 grudnia 1912 roku ruszyły prace budowlane. Początkowo tempo budowy było szybkie, otwarcie pierwszego odcinka planowano na 1917 rok. W 1914 roku, z powodu wybuchu I wojny światowej, prace zostały spowolnione. Z siedmiu planowanych odcinków, budowa tylko 4 została zakończona w stanie surowym. Około 1916 roku prace zostały niemal całkowicie wstrzymane. W 1919 budowa ruszyła ponownie, jednak w czasie inflacji (1921 rok) rozważano nawet zasypianie wybudowanego już tunelu. Stwierdzono jednak, że koszt zużytego w tym celu piasku będzie mniej więcej równy kosztom dokończenia budowy. Ze względu na konieczne oszczędności, spowodowane stratami wojennymi i inflacją, znacznie uproszczono architekturę stacji. Dworce zostały skromnie urządzone, na ścianach położono biały tynk. Jedynymi kolorowymi elementami były kolumny i szyldy. Skrócono również długość peronów – z zazwyczaj budowanych 110-120 m do 80 m. W późniejszych latach krótsza długość peronów uniemożliwiła potrzebne zwiększenie liczby wagonów zatrzymujących się na stacjach (z 4 do 6). Mimo że linia była budowana jako wielkoprofilowa, ze względu na oszczędności nie zakupiono nowych pociągów, tylko pożyczono 50 małoprofilowych wagonów od przedsiębiorstwa eksploatującego linię *Hochbahn*. Od lat 20. XX w. linie tej kolei rozbudowywano, ostatni odcinek Tempelhof (Südring)-Alt-Mariendorf oddano do eksploatacji w 1966 r.

Znaczącymi zabytkami tej linii są m.in. Hochbahnviadukt, położony między stacjami Warschauer Brücke i Gleisdreieck powstały w 1900 r. wg projektu Heinricha Schwiegera (do 1897) i Johanna Bousset, o rozp. od 12 do 21 m oraz dworzec Bülowstrasse, powstały w latach 1900-1901 wg. projektu Brono Möhringa w stylu secesji. Remontowano go w latach 1991-1994.

Wspomniany wyżej rejs po Sprewie i jej kanałach prowadził nas również ku mostom berlińskim, z których najsłynniejszym jest Jungfernbrücke, zbudowany w 1798, najstarszy z 353 mostów berlińskich. Pierwotnie był to most zwodzony, kłapowy, o drewnianej jezdni. Tuż przy utrzymanym „dla pamięci” fragmencie Muru Berlińskiego spacerowaliśmy po Oberbaumbrücke, bogato rzeźbionym, wieloprzęsłowym ceglany moście z lat 1894-1896, dziele Otto Stahna, czerpiącym z architektury gotyku, w którym wyróżniono motyw pseudoobronnych wież wieńczących filary. Ponad tym mostem wzniesiono w 1902 r. stalową konstrukcję prowadzącą „kolej wysoką”. W



czasie wojny most zniszczono, odbudowano go w 1951 r., a po remoncie prowadzonym w latach 1992–1995 odzyskał pełną krasę.

Metrem przenieśliśmy się do starego browaru zbudowanego w 1853 przez Jobsta Schultheisse i znacząco rozbudowanego ok. 1878 wg planów Franza Heinricha Schwechten. Pracę wstrzymano tutaj w 1967 r. Ulegające destrukcji budynki i budowle poddano w latach 1998-2000 rewaloryzacji i na ich bazie stworzono imponujące centrum kultury, znakomicie koegzystujące z powierzchniami handlowymi i biurowymi. To znakomity przykład przysposobienia obszaru postindustrialnego do nowych funkcji, sprzyjających utrzymaniu i ochronie substancji zabytkowej. Rokrocznie organizuje się tutaj ok. 2500 koncertów, wystaw, konferencji, przedstawień teatralnych, festiwali. To prawdziwa mekka artystów Berlina, dzieło przemysłu, które zajęło mocną pozycję na kulturalnej mapie miasta. Znajdziemy tutaj wiele pracowni artystycznych, a również i teatr i kino, liczne restauracje i kawiarnie.

Stąd już niedaleko do najstarszej berlińskiej wodociągowej wieży ciśnień na Prenzlauer Berg, powstałej w 1856 r. Obok w 1877 powstała wieża mieszkalna, na najwyższej kondygnacji niosąca



wieżowy zbiornik wody. Obok podziemny zbiornik wody czystej, dzisiaj jego gospodarzami są artyści, prowadzący tutaj studio dźwięków.

11 września opuściliśmy Berlin. Pochyliłem Niederfinow, najstarszą z pracujących dzisiaj w Europie podnośni, zbudowaną w 1934 r. pokonałem statkiem spacerowym. Szerzej pisze o niej Wioletta Joanna Wrona. Zwrócić przeto uwagę, że obok znajdujemy plac budowy podnośni nowej, która zastąpić ma historyczną. Także i ona, zabezpieczając w pierwszym rzędzie potrzeby towarowego transportu śródlądowego, oferować będzie szeroki program adresowany do turystów. Już dzisiaj można zwiedzać plac budowy. Podnośnię Niederfinow odwiedza rocznie ok. 200.000 turystów. Ilu będzie ich za lat kilka? Oferuje się im również wgląd w utrzymane w stanie ruiny „schody śluzowe”, co też znakomicie ilustruje proces przemiany budowli hydrotechnicznych, żegludze służących, na stopniu wodnym.

Z kanału Odra-Hawela przenieśliśmy się do Eberswalde, nad stary kanał Finow, ok. 2000 r. zrewaloryzowany i powtórnie przywrócony żegludze, już wyłącznie turystycznej i rekreacyjnej. Z pietyzmem odbudowano stare zabytkowe śluzy, jak tę komorową z przestawionymi głowami w Eberswalde, utrzymując przy tym tradycyjne, oryginalne urządzenia służące podnoszeniu zastawek we wrotach i sterowaniu otwieraniem i zamykaniem wrót głów dolnej i górnej. Wszystko



Eberswalde

odbywa się ręcznie, napędy elektryczne trakowane są jako rezerwowe.

Budowa kanału Finow w 1605 r. uczyniła z Eberswalde poważny ośrodek przemysłu. Wędrówka kanałem poprowadzi nas ku dziedzictwu technicznemu regionu, ku starym XVIII-wiecznym kuźnicom, ku fabryce Ardelta słynnej budowanymi tutaj dźwigami. Jeden z nich „Eber” pozostawiono, w roli pomnika techniki. Eberswalde słynęło swą fabryką papieru, walcownią o XVII-wiecznej proveniencji, zakładami chemicznymi, powstałymi w 1894 r. jako wytwórnia linoleum, i poważnie rozbudowanymi w latach 20. XX w. Warto odwiedzić również elektrownię z 1909 r., dzisiaj w ruinie i słynne eberswaldzkie osiedla robotnicze, jedne z najstarszych w Europie.

Krajobraz przemysłowy miasta i okolicy podziwialiśmy z wodociągowej wieży ciśnień, pochodzącej z 1917-1918 r., znamiennej ażurową konstrukcją trzonu, w której dzisiaj urządzone niewielkie muzeum techniki wodociągowej i przemysłu Eberswalde. Jego ekspozycje znalazły miejsce w żelbetowym zbiorniku wieżowym wody.

W końcu dotarliśmy do Rüdersdorf i słynącego w Niemczech od lat kilku Parku Muzealnego, stworzonego tutaj na bazie starych wapienników i cementowni, obejmującego obszar 17 ha. Wprowadza nas w dzieje przemysłu materiałów budowlanych, w tajniki eksploatacji wapienia, tutaj wydobywanego od XIII stulecia metodami głębinowymi i odkrywką. Dynamiczny rozwój dokonał się tutaj w XVIII i XIX wieku. Powstało wówczas 14 kilometrów sztolni, odwadniających złoża, ale spławnych, jak wałbrzyska sztolnia Lisia. W parku Muzealnym utrzymano piec wapiennicze z początku XIX wieku i baterię wapienników z przełomu XIX/XX stulecia, sztygarówkę i relikty kolejki linowej transportującej materiał z kopalni do wapienników. Utrzymano imponujące relikty cementowni, zorganizowano także plenerową ekspozycję maszyn budowlanych i dźwigów.



Rudersdorf–Bielow Kanał 1816 sztolnia spławna

Znajdziemy tu wiele zaskakujących budowli, krocząc wytyczonymi ścieżkami odkryjemy tajniki technologii produkcji wapna i cementu, poznamy warunki pracy górników i wapienników, tu i tam będziemy świadkami wielu muzealnych lekcji, przez pracowników Parku Muzealnego prowadzonych, adresowanych do dzieci i młodzieży szkolnej, oferujących szeroką gamę tematów, od geologii, po dzieje transportu linowego. W starym magazynie wapna z 1828 r. znajdziemy kawiarnię.

Kończył się dzień i pora było wracać do domu. Na kolejnej VIII sesji spotkamy się w Dzierżonowie, w Sowiogórskim Muzeum Techniki. Posmakujemy Sowiogórskiego Festiwalu Techniki (22-23 października), a w jego przeddzień odwiedzimy czeską Pragę. Tam wejrzymy do XIX-wiecznej oczyszczalni ścieków, systemu kanalizacji podziemnej i podziemnego zbiornika Lindleya. Odwiedzimy również Narodni Technice Museum, młyn nad Wełtawą i Park Fučíka, miejsce tradycyjnych od końca XIX w. czeskich wystaw przemysłowych.

*Stanisław Januszewski*

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki prowadzi nabór Słuchaczy na kolejną edycję Studium Archeologii Przemysłowej. Informacje patrz: [www.nadbtor.pwr.wroc.pl](http://www.nadbtor.pwr.wroc.pl)



Rudersdorf – wapienniki

## Podnośnia Niederfinow

Podnośnia na Kanale Odra-Hawela w Niederfinow jest najstarszą będącą w czynnej eksploatacji spośród wszystkich podnośni znajdujących się w Niemczech. Obecnie stanowi ona również cenną atrakcję turystyczną przyciągającą rzesze turystów. Z uwagi na swoje usytuowanie-zaledwie 20 kilometrów od granicy z Polską stanowi cel jednodniowych wypadów wielu naszych rodaków.

Historia tej drogi wodnej sięga 1605 roku. Zniszczony w czasie wojny 30-letniej odbudowany został dopiero za czasów Fryderyka Wielkiego. Powołana przez niego w 1743 r. Komisja podkreśliła wagę połączenia dorzeczy Haweli i Odry dla gospodarki Prus (głównie z uwagi na transport soli oraz drewna do budowy statków). W niespełna 3 lata później kanał Finow został otwarty a ruch na nim wzrastał z każdym rokiem. Z początkiem XX wieku czas oczekiwania na przepływ statków wynosił średnio dwa tygodnie. W latach 40. XIX w. przez kilkanaście śluz kanałowych rocznie przepływało 13.000 barek, ponadto spławiano kanałem 48.000 pni drzew rocznie. Przy ponad 2,5 mln ton ładunków transportowanych z przełomem XIX/XX wieku kanał Finow osiągnął granice swej przepustowości.

Dlatego też ustawą z 1 kwietnia 1905 r. dotyczącą budowy i rozbudowy dróg wodnych cesarz Wilhelm II zarządził m.in. „Budowę drogi wodnej Berlin – Szczecin” dla statków o dużej nośności”. Współczesny nam kanał Odra-Hawela został oddany do użytku w 1914 roku. Umożliwił żeglugę statkom o nośności 600 ton, a więc prawie czterokrotnie większym niż jego poprzednik.

W miejsce dotychczasowych 17 śluz funkcjonowało na nim tylko 5 - śluza Lehnitz oraz 4 śluzy w ciągu tzw. schodów śluzowych pod Niederfinow. W tym miejscu konieczne było pokonanie spadku terenu o różnicy wysokości ok. 36 m między stanowiskiem górnym kanału i torfowiskami nadodrzańskimi. Stanowiło to nie lada wyzwanie dla ówczesnych inżynierów. W pierwszych planach

przewidywano budowę podnośni statków, jednak było to zadanie nader trudne i żaden z przedstawianych projektów nie uzyskał akceptacji. Zdecydowano się na budowę kaskady śluz utworzonej przez 4 śluzy, z których każda pokonywała różnicę poziomów wysokości 9 m. Każda ze śluz zyskała szerokość 10 m i długość 67 m. Rozdzielono je awanportami długości 250 m. Pomiedzy śluzami barki holowano, z użyciem kołowrotu połączonego z lokomotywą elektryczną, której torowisko zabudowano na ścieżce holowniczej. Można powiedzieć, że dzięki temu rozwiązaniu stworzono tutaj jedną z pierwszych w Niemczech i w Europie kolejowych trakcji elektrycznych.

Do pomysłu budowy podnośni, jako rozwiązania znacznie szybszego i wygodniejszego dla śluzowania żeglujących statków, powrócono po I wojnie światowej. W latach 1924 -1926 zarząd drogi wodnej przedstawił odpowiedni projekt. Podnośnię statków Niederfinow oddano do eksploatacji ciągłej w dniu 21 marca 1934 r. Wówczas był to największy obiekt hydrotechniczny niemieckiej sieci śródlądowych dróg wodnych.

Z powodów geologicznych budowa podnośni możliwa była jedynie u podnóża skarpy. Konstrukcja, usadowiona na piaszczystym podłożu została osadzona na palach sięgających 20 m pod ziemię. Fundamentem stalowego rusztowania stał się basen (97,65 na 29,10 m, 4 m grubości dna). Z uwagi na obniżenie konstrukcji poniżej poziomu wód gruntowych, basen ma blisko 8 m głębokości. Roboty nad fundamentami ukończone zostały w 1929 roku.

Sylwetę gigantycznej maszyny kreśli po dzień dzień most kanałowy, rusztowanie, ruchomy basen oraz wrota dolnego stanowiska kanału. Basen, do którego wprowadzane są statki w czasie opuszczania i podnoszenia, ma długość 85 m, szerokość 12, zaś głębokość zanurzenia 2,5 m. Masa tej mobilnej komory wraz z wodą wynosi 43 tony. Obsługiwana jest przez 64 koła liniowe o średnicy 3,5 m, umieszczone na rusztowaniu oraz 192 obciążniki betonowe (każdy o masie 21 t). Wysokość





pełnego rusztowania, budowanego w początkach lat 30. XX wieku przy pomocy specjalnej suwnicy bramowej, wynosi 60 m, długość 94 m, szerokość 27 m. Elementy konstrukcyjne podnośni, transportowane na miejsce jej budowy głównie koleją, na miejscu łączono metodą nitowania.

Ruchomy basen zaopatrzonej został w dwie bramy, obok których niezależnie skonstruowano wrota stanowisk kanału. Początkowo wrota były nitowane, współczesne są już spawane z kształtowników stalowych. Aby zapewnić szczelne zamknięcie bramy, nadwyżka jej masy wynosi ok. tony. Podnosząca lina stalowa łączy bramę z maszyną napędową. Co ciekawe, w odległości 3 metrów od właściwych wrót umieszczono awaryjne wrota o identycznych wymiarach, które w sytuacji alarmowej mogą być błyskawicznie użyte. Kolejne wrota umiejscowione są na końcu mostu kanałowego, pozwalając na wykonywanie niezbędnych prac konserwacyjnych na dnie koryta akweduktu (po spuszczeniu wody).

Ta imponująca, złożona konstrukcja, obsługiwana przez dziesiątki mechanizmów, eksploatowana od ponad 70 lat, pracuje dzisiaj w cyklu 24-godzinny. Jednak i to nie pozwala na płynną



obsługę ruchu statków na kanale Odra–Hawela. W roku 2010 transport towarów przez podnośnię statków w Niederfinow osiągnął poziom 10 mln. ton (głównym transportowanym towarem był węgiel.).

Konieczną stała się więc budowa nowej podnośni o dużo większej przepustowości. Argumentem, który dopingował też rzeczników tej inwestycji było i to, że po zakończeniu drugiej wojny światowej doszło do głębokich przeobrażeń strukturalnych w żegludze śródlądowej. Przeważające dotąd powolne zespoły holownicze zostały zastąpione szybkimi statkami motorowymi oraz zestawami barek i pchaczy. To powodowało też potrzebę poszerzenia samego kanału. Inwestycje te są obecnie w fazie realizacji. W 2014 roku ma być oddana do użytku nowa podnośnia, budowana równoległe do istniejącej. Ta pozostanie, jako pomnik techniki, ale żywy, służący żegludze turystycznej

*Wioletta Joanna Wrona*

## **BRACTWO MOKREGO POKŁADU – spotkanie wrześniowe**

Ostatnie spotkanie poświęcono głównie sprawom organizacyjnym Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i Bractwa. Podejmowane wcześniej kroki mające na celu pozyskanie środków na rewalizację statków nie przyniosły spodziewanych rezultatów. Zapoznaliśmy się z aktualną sytuacją FOMT, która liczy na wsparcie sponsorów oraz instytucji zajmujących się promocją miasta i regionu. Kryzys ogólny dotknął również naszych sponsorów i darczyńców. Nie odpuszczamy jednak i dalej będziemy zabiegać o pomoc w odbudowie naszych zasłużonych, historycznych statków. Dnia 13 września br. spotkaliśmy się w ratuszu z Komisją Promocji i Współpracy z Zagranicą. Efekt tegoż spotkania – temat pomocy zostanie przekazany na szczebel dyrektorów departamentów promocji i kultury, co ma nastąpić wkrótce.

W Bydgoszczy, gdzie odbudowują historyczną barkę z 1937 r. (nasza wrocławska kanałówka jest rówieśniczą), wiosną 2012 r. stanie się ona muzeum żeglugi śródlądowej i zacumuje na Brdzie w centrum miasta. A tak w ogóle, Bydgoszcz wyprzedza nas w szybkości i skuteczności konkretnych działań, w tym również dot. zakupu dwu tramwajów wodnych, tzw. "słoneczników". Miałem przyjemność jednym z nich odbyć przejażdżkę po Brdzie. Piękna sprawa! Bilety – w cenie środka komunikacji miejskiej –1,30 lub 2,60 zł. Bez komentarza. Z innej beczki – nasz brat Rysiu Wróblewski, spadkobierca po Komandorze M. Wróblewskim, zadeklarował przekazanie Bractwu i Stowarzyszeniu Absolwentów TŻŚ pewnych materiałów, pamiątek, zdjęć, jako osobisty wkład w organizację muzeum żeglugi śródlądowej we Wrocławiu. Przypomnij-



my, iż Komandor wykladał w TŻŚ w latach 1955-1975 ponad 20 lat! Dzięki Ci bracie Ryszardzie. Także Wisława Choynecka, wdowa po Włodku Choyneckim, szefie Kapituły Bractwa Mokrego Pokładu, deklaruje przekazanie części pamiątek, w tym modelu historycznego żaglowca Bractwu. Wisiu, dziękujemy, z wdzięcznością przyjmujemy i odpowiednio zadbamy o właściwą ekspozycję.

Również Wojtek Śladkowski obiecał przekazać pewne „sorty” na rzecz Bractwa i Izby Pamięci. Kilka miesięcy temu Wojtek przekazał Fundacji kilka kartonów książek i różnych materiałów dot. branży żeglugowej. Zapraszam do pójścia śladami Wojtka, Rysia, Janusza i innych naszych braci i kolegów. Kolejne spotkanie Bractwa przewidziano na WRÓBLINIE dnia 6. października br., na które w imieniu Braci i własnym już dziś serdecznie zapraszam.

*Zbyszek Priebe  
Bractwo Mokrego Pokładu*

PS. Spotkanie lipcowe prowadził i opisał nasz brat Janusz Fąfara. W Prosto z Pokładu pominięto fotki z tego interesującego spotkania.

Załączone zdjęcia prezentują: uczestników spotkania i Władka, Juliusza i Rysia Wróblewskiego oraz kolegów Absolwentów TŻŚ na spotkaniu koleżeńskim u Zygi Szewczyka. Siedzą – Józek Żeletko, Jacek Karcz, Olek Orłowski, Andrzej abs. 71; Stoją: Andrzej Podgórski i Zyga Szewczyk.

## POŻEGNANIE

Z żalem i smutkiem przyjęliśmy wiadomość, że nasz kolega **BOGDAN BORGUŚ**, absolwent TŻŚ 1957, odszedł na wieczną wachtę. Wiele lat temu choroba przykuła Go do wózka inwalidzkiego. Żona i córka w tym trudnym dla Niego czasie z wielką miłością i troską służyły Mu pomocą. Do końca pozostał człowiekiem pogodnym i dobrym odwzajemniając przekazywane uczucia. Koledzy z nawigacyjnego rocznika 1953–1957 zapamiętali BOGDANA jako koleżeńkiego, solidnego kompana. BOGDAN był jednym z najlepszych uczniów na roku. Do końca swych dni utrzymywał kontakt z kolegami z klasy, czyli ponad pół wieku. BOGDAN spocznie u boku swej Żony na cmentarzu w Kędzierzynie-Koźlu w dniu 23 września br. Zgodnie z życzeniem Rodziny w ostatniej drodze towarzyszyć Mu będzie tylko najbliższa rodzina. Córce Katarzynie i Najbliższym przekazujemy wyrazy współczucia.

Żegnajmy Cię Przyjacielu!

*Andrzej, Janek, Heniu, Janek, Jurek, Jurek, Lucek, Rysiek, Stefan, Stefan, Władek, Zbyszek – IV N 1957*



## Ekspedycja „Dominika” z Polski do Niemiec, Holandii i Belgii

W dniach 12 i 13. września br., przy znakomitych warunkach pogodowych, gościliśmy we Wrocławiu jacht motorowy (hausboot) DOMINIKA, którego właścicielem i armatorem jest firma Żegluga Wiślana.

Odbywa on rejs promujący polskie wodne szlaki turystyczne oraz krajowego producenta jachtów motorowych, którym jest również w/w firma.

Z właścicielem jachtu Łukaszem Krajewskim, ustalono wcześniej, że dzień wrocławski zorganizuje Bractwo Mokrego Pokładu.

W przeddzień, wieczorem wraz z moimi wnukami Mateuszem (bratem) i Łukaszem (kandydatem na brata) pilotowaliśmy DOMINIKE ze służby Opatowice do Zatoki Gondoli w centrum miasta, informując o tym, co znajduje się na tym akwenie wzdłuż ODRY i jaką rolę spełniały przyległe tereny i zabudowania w przeszłości. Gościny w Zatoce Gondoli użyczył szef stowarzyszenia „Otwarte Drzwi do Europy” Wojtek Nowak, nasz brat.

Dnia następnego rano kpt. Wojtek Kato (brat) towarzyszył załodze DOMINIKI w drodze do staków- muzeum, gdzie po porannej kawie przybliżono gościom NADBORA, WRÓBLINA i barke

Ż-2107. Tutaj bracia Mietkowie Balcerkiewicz i Lewandowski oraz Wojtek Kato, zapoznawali z historią, zakresem rewitalizacji i planami FOMT i BRACHTWA co do przyszłości tych statków. Po południu właściciel Łukasz Krajewski i kapitan/skipper Bolek Zjawin w towarzystwie braci Rysia Majewicza i moim zaprezentowali w ratuszu wrocławskim radnym- Komisji Promocji i Współpracy i z Zagranicą, ideę rejsu i działalność firmy. Oczywiście, Bractwo przypomniało radnym o własnym problemie rewitalizacji wrocławskich statków muzealnych.

Przypomnę, że nasze starania w tej sprawie prowadzimy od dwóch lat i wierzymy, że współpraca z władzami miasta w kwestii rewitalizacji jest możliwa, co dowiedziono już w Bydgoszczy, która podobną sprawę załatwia konsekwentnie, szybko i skutecznie. Wiosną 2112 w centrum Bydgoszczy, rewitalizowana barka stanie się „muzeum żeglugi śródlądowej”. Materiały prasowe, jak to się robi, przekazaliśmy w/w komisji.

Efektom naszych starań ma być spotkanie z szefostwem departamentu rozwoju i departamentu kultury. Jak zwykle, pełni zapału i wiary udamy się na to spotkanie, przeświadczeni, że





tym razem uda się przełamać impas i wspólnie znajdziemy wyjście z sytuacji satysfakcjonujące obie strony. W siedzibie PTTK W Rynku, znów nasi bracia Włodek Chaszczowski i Leszek Mulka rozmawiali z właścicielem i kapitanem na interesujące ich tematy rozwoju turystyki wodnej w naszym regionie, we Wrocławiu.

Kapitan Bolek Zjawin zobowiązał się nosić flagę organizacji PTTK, która wraz z pamiątkowymi albumami została przekazana naszym gościom.

Doszło także, do spotkania z szefem Dolnośląskiej Organizacji Turystycznej panem Jackiem Rajmundem Papiernikiem i szefem stowarzyszenia "Otwarte Drzwi do Europy" Wojtkiem Nowakiem. Spotkania z w/w osobami zaowocowały konkretną współpracą. Były też krótkie rejsy jachtem po akwenie wrocławskiej starówki dla zaintereso-

wanych przejażdżką Wieczorem, w towarzystwie mojej żony pożegnaliśmy strudzonych aktywnym dniem Załogantów.

Kolejnego dnia rejsu DOMINIKA ma osiągnąć Malczyce, a po drodze skorzystać z zaproszenia właściciela mariny w Urazie k/Brzegu Dolnego Piotrka Słabego, naszego brata.

Przed nimi jeszcze do 3200km! Powodzenia Kapitanie, powodzenia Załogo!

*Zbyszek Priebe  
Bractwo Mokrego Pokładu*

PS. Kapitan/skipper Bolesław Zjawin. Załoga-Agnieszka Bilińska, Włodzimierz Bilińscy, Kurt Frey(Szwajcaria), Miłosz Zjawin i serwisant Bartek

Foto: załoga i członkowie Bractwa – Z. Priebe

## Odrzańska Droga Wodna (ODW)

Rzeka Odra przez wieki udowodniła, że transport i jej oddziaływanie ekonomiczne ma wpływ nie tylko na obszary położone bezpośrednio przy nurcie, ale także korzystnie wpływają na cały region, po którym płynie, a jej gospodarcze związki sięgają daleko poza koryto rzeki. Droga wodna i

związane z nią inwestycje hydrotechniczne, przemysłowe, rolnicze mają ogromne znaczenie na poziom rozwoju regionu. W miejscu prowadzenia rozbudowy systemu wodnego dorzecza mamy do czynienia ze wzrostem kulturowym, cywilizacyjnym, urbanistycznym i industrialnym regionu. Ze

względu na swoje szczególne znaczenie gospodarcze bardzo często region, którego nerwem jest droga wodna, nazywany jest odrębną nazwą np. Nadodrze, Nadrenia. Wobec ogromnego znaczenia gospodarczego drogi wodnej dla regionu Odra jest szansą w procesach gospodarczych oraz integracyjnych dla Polski.

## **Korzyści płynące z międzynarodowej ODW**

Regulacja rzeki to korzyści wielowątkowe. Zatrzymanie i spiętrzenie wody w rzekach przez budowę stopni wodnych oraz budowa zbiorników retencyjnych w dorzeczu rzeki jest niezbędne nie tylko dla potrzeb transportowych. Ucywilizowanie rzeki może przynieść wielorakie korzyści pod warunkiem, że będzie realizowane z uwzględnieniem potrzeb każdego korzystającego z wody.

Regulacja Odry przez budowę stopni wodnych oraz zbiorników retencyjnych pozwoli na spowolnienie odpływu do morza wody. Woda jest cennym surowcem niezbędnym człowiekowi do przebiegu podstawowych procesów życiowych i na różnych etapach prowadzenia działalności. Woda zużywana jest w: przemyśle (ok. 70%), gospodarce komunalnej (ok. 20%), rolnictwie i leśnictwie (ok 10%). Zasoby wody w Polsce są stosunkowo małe. Pod względem ilości wody na jednego mieszkańca, biorąc pod uwagę 26 państw Unii Europejskiej znajdujemy się na 22 miejscu. Zakłada się, że do 2030 zużycie wody wzrośnie o 10% w tym: w przemyśle spadnie o 10% wzrośnie w związku z rozwojem urbanizacji o 10%, w rolnictwie i leśnictwie wzrośnie o 10%.

Regulacja Odry pozwoli na uzyskiwanie taniej i czystej energii elektrycznej. Szacuje się, że regulacja rzek może przyczynić się do zaspokojenia ok. 12% zapotrzebowania naszego kraju w energię elektryczną. W Polsce produkcja energii z wody ok. 2,3% całkowitej produkcji energii, przy średniej w krajach UE wynoszącej 11%. Potencjał energetyczny rzek w Polsce wykorzystywany jest w ok. 12%. Ocenia się, że istnieje ponad 6 000 potencjalnych lokalizacji nowych turbin wodnych, które mogłyby przyczynić się do poprawy udziału energii ze źródeł odnawialnych.

Regulacja Odry pozwoli zmniejszyć straty wynikające ze skutków powodzi i suszy. Regulacja rzeki pod kątem ochrony przeciwpowodziowej i zapobieganiu przed suszą polega na sterowaniu przepływami i takiej zabudowie dorzecza aby podczas wezbrań cała woda mieściła się w w zbiornikach retencyjnych oraz na polderach międzywała rzeki, a podczas niedoboru woda była wypuszczana ze zbiorników lub polderów. Okres stagnacji w gospodarce wodnej a także ekstre-

malnych warunków pogodowych spowodował, że niemal co roku w dorzeczu Odry występują powodzie. Natężenie ich jest różne i w związku z tym straty wynikające z ich skutków też są różne. Szacuje się, że powódź z 1997 r kosztowała państwo ok 10 mld zł. Stosunkowo niewielka pojemność zbiorników retencyjnych, niewystarczająca pojemność polderów oraz nieszczelny system obwałowań zapewnia wystarczających możliwości reagowania na występujące lokalnie deficyty wody w okresach suszy oraz ograniczania skutków nadmiaru wód w okresach wezbrańowych.

Regulacja rzeki i budowa przy okazji niedrożej infrastruktury wodno-żeglugowej typu nabrzeża z urządzeniami cumowniczymi, miejsca do poboru prądu, wody, paliwa, punktami do zdawania ścieków to kolejne korzyści. W kraju z roku na rok przybywa chętnych do spędzania wolnego czasu na wodzie. Zapewnienie dla nich elementarnych standardów korzystania z akwenów i bezpieczeństwa z pewnością przełożyłoby się na wzrost dochodów w branży turystycznej ulokowanej nad Odrą. Odra Kanałami Odra-Hawela, Odra-Sprewa powiązana jest z okręgiem brandenburskim. W aglomeracji berlińskiej, leżącej w bezpośrednim sąsiedztwie województw: Zachodniopomorskiego, Lubuskiego, Dolnośląskiego i Śląskiego, zarejestrowanych jest ok. 300 tys. jachtów. Odra połączona jest nie tylko z Brandenburgią, ale także z innymi częściami Polski. Kanałem Odra-Warta-Noteć-Wisła połączona jest z Wielkopolską i Kujawami, a Kanałem Gliwickim ze Śląskiem. pomyśleć jak zainteresować grupę wodniaków odrzańskimi walorami.

Regulacja Odry umożliwi precyzyjne sterowanie przepływami wody, a to jest także warunek niezbędny dla prowadzenia na niej transportu. Transport rzeczny to kolejne korzyści ekonomiczne oraz ekologiczne. Aby transport był opłacalny powinien mieć dobre warunki nawigacyjne i być dobrze zorganizowany. O osiągnięciu dobrych warunków nawigacyjnych na Odrze będziemy mówili wówczas, gdy na Odrę kanałami z Europy Zachodniej będą mogły wpływać statki zarówno do Szczecina jak i na Śląsk. Oznacza to, że droga wodna będzie spełniała warunki przynajmniej dla IV klasy drogi wodnej tj. szerokość szlaku żeglownego - 40 m, głębokość tranzytowa - 2,8 m, szerokość śluzy - 12 m, długość śluzy 85 - 120 m, prześwit pod mostami 5,25 - 7 m. Tylko budowa drogi wodnej o parametrach międzynarodowych może zapewnić odpowiednią rentowności inwestycji i zwrot poniesionych na inwestycje wodno-żeglugowe nakładów, a także odpowiednie dofinansowanie ze środków UE. Obok rentow-

ności przesłanką decydującą o modernizacji drogi wodnej powinna być kwestia przestrzegania zasad hydrauliki. Prowadzenie regulacji rzeki powinno odbywać się w sposób komplementarny, dokładny, systematyczny i być realizowane wg podstawowej zasady hydrauliki: regulacja rzeki powinna być prowadzona od źródeł do ujścia, tak jak budowane jest każde urządzenie służące do przepływu wody. Nie można dopuścić do regulacji tylko części rzeki i dodatkowo wbrew zasadzie od źródeł do ujścia. Standardy ODW powinny być tak zaplanowane aby rzeka nie była tzw. wąskim gardłem w sieci Europejskich dróg wodnych. Żegluga śródlądowa powinna być także dobrze zorganizowana. Oznacza to, że Odra powinna rozwijać sieć połączeń o parametrach międzynarodowych z innymi rzekami regionu takimi jak Wisła, Dunaj, Łaba, Wag. Przy rzece powinny być zaplanowane i powstawać porty oraz centra logistyczne ułatwiające przeładunek oraz magazynowanie towarów.

Istnieje także wiele innych korzyści z budowy ODW do których należą między innymi:

1. Inwestycje realizowane przy tym projekcie będą pełniły rolę koła zamachowego dla gospodarki.

2. Projekt będzie katalizatorem procesów integracyjnych i naszym wielowątkowym łącznikiem z Europą.

3. Realizacja projektu a później korzystanie z niego przyniesie wiele miejsc pracy przy budowie i utrzymaniu dróg wodnych, rozwój przemysłów zaopatrujących żeglugę śródlądową i budowę dróg wodnych, rozbudowa przemysłu hutniczego, stoczniowego, portów, stoczni, powstaną firmy spedycyjne ubezpieczeniowe, będzie rozwijało się rybactwo śródlądowe i in.

4. Poprawa stosunków wodnych ważnych m.in. dla rolnictwa. Zatrzymanie procesów zabagniania się obszarów Nadodrza. Wzrost poziomu cywilizacyjnego regionu.

5. Rozwój przemysłu dla którego wodą będą płynęły potoki ładunków. Okręgi przemysłowe chętnie będą lokowały się nad rzeką. Dodatkowo uregulowany ciek wodny będzie bezpiecznym ujściem dla korzystających z wody zakładów pracy. Woda jest surowcem niezbędnym w procesach technologicznych.

6. Korzyści dla środowiska. Po zbudowaniu stopni wodnych powstaną rozlewiska, w których żyją ptaki i natleniana jest woda.

7. Istnieją także dodatkowe korzyści ekologiczne z budowy tego akwenu komunikacyjnego:

- najmniejsze w porównaniu z innymi środkami transportu zużycie oleju napędowego tzw. mała energochłonność transportu a co za tym idzie mała emisja spalin,

- największa sprawność transportu rzeczno-
- najmniejsza emisja CO<sub>2</sub>,
- rozwój transportu rzeczno spowoduje znaczne zmniejszenie ruchu samochodów na drogach co również wpłynie na zmniejszenie emisji spalin,
- koszty zanieczyszczenia gleby, powietrza są w transporcie wodnym siedmiokrotnie niższe niż w transporcie samochodowym,
- koszty hałasu są 87 razy mniejsze niż w transporcie kolejowym,
- koszty wypadków są 178 razy niższe w porównaniu z transportem; samochodowym i 12 razy niższe w porównaniu z koleją,
- do przewozu tych samych ilości ładunków transporcie rzeczno jest zatrudnionych najmniej osób,
- statki żeglugi śródlądowej mają najdłuższą w porównaniu z innymi środkami transportu żywotność. Średni wiek statku w Niemczech wynosi ok. 80 lat.
- stosunkowa szybka alokacja ogromnych ilości ładunków.

Jak udowodniono powyżej transport rzeczy jest tani a regulacja rzek przynosi wielorakie korzyści. Jednak to nie wszystkie atuty żeglugi. Panuje przekonanie, że budowa dróg wodnych oraz regulacja rzek jest droga. Taki pogląd to stereotyp. Łatwo udowodnić, że koszt zabudowy rzek jest porównywalny z kosztem budowy innej infrastruktury transportowej. W Polsce obecnie budowane są autostrady i modernizowane linie kolejowe. Kilometr autostrady to koszt ok. 8 mln euro, co daje ok. 32 mln zł. Budowa jednego kilometra linii kolejowej dużych prędkości to koszt 16 mln zł. Do celów transportowych na rzece buduje się śluzy. Wybudowanie jednej śluzy to koszt ok. 320 mln złotych. Powyższe oznacza, że jedna śluza kosztuje tyle co 10 km autostrady lub 20 km linii kolejowej, a budowa śluzy poprawia warunki nawigacyjne z reguły na odcinku 30-80 kilometrów, (wszystko zależy od piętrzenia śluzy). Jak więc widzimy budowa dróg wodnych jest tańsza od budowy innych szlaków komunikacyjnych dodatkowo modernizacja rzek to także pozatransportowe korzyści.

## **Prawo i strategię międzynarodowe**

Od 2004 r. Polska jest członkiem UE. Oprócz prawodawstwa i strategii krajowych obowiązują nas także przepisy i plany unijne. Do najważniejszych z nich mocno podkreślających rangę transportu rzeczno należą:

BIAŁA KSIĘGA - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. W tym strategicznym dla

transportu dokumencie czytamy m.in., że należy podnieść efektywność sieci multimodalnego podróżowania i transportu między miastami przez m.in. rozwiązania multimodalne oparte na środkach transportu wodnego i kolejowego na dalekie odległości. Z punktu widzenia UE istotne jest aby zachęcać do wyboru alternatywnych rozwiązań transportowych transport kolejowy, wodny. W strategii czytamy, że w przypadku śródlądowych dróg wodnych istnieje niewykorzystany potencjał. Muszą one odegrać większą rolę, w szczególności poprzez transport towarów w głąb lądu i stworzenie połączenia z morzami europejskimi. Państwa Członkowskie do 2030 r. powinny przenieść 30 % drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50 % tego typu transportu. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych. Aby osiągnąć ten cel, musimy rozbudować stosowną infrastrukturę. Do 2050 należy zapewnić aby wszystkie najważniejsze porty morskie miały dobre połączenie z systemem wodnego transportu śródlądowego. Należy także ustanowić odpowiednie ramy dla zadań europejskich w wodnym transporcie śródlądowym. W Białej Księdze czytamy także, że powinno się stworzyć odpowiednie ramy pozwalające na optymalizację rynku wewnętrznego wodnego transportu śródlądowego oraz na likwidację barier stojących na przeszkodzie częstszemu korzystaniu z tego rodzaju transportu.

Dyrektywy nr 2000/60/EC wspólnotowe działania w dziedzinie polityki wodnej tzw. Dyrektywa Wodna. Celem nr 16 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) Art 5 Dyrektywy określa, że administracja dokonuje analizy ekonomicznej korzystania z wód. Art. 9 ustala zasadę zwrotu kosztów za usługi wodne (płacą wszyscy korzystający np. ochrona przed powodzią, energetyka wodna, transport, turystyka, przemysł, rolnictwo, aglomeracje). Art. 13 mówi o planach gospodarowania wodami w dorzeczu. W przypadku międzynarodowego obszaru dorzecza 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.

Decyzja nr 1692/96 wspólnotowe wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej art 11 określa minimalne 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.

Decyzja 1346/2001 zmieniająca decyzję nr 1692/96 w zakresie portów morskich, portów śródlądowych oraz terminali intermodalnych

Decyzja 884/2004/WE zmieniająca decyzję nr 1692/96 na str. 43 lub 296 decyzji znajduje się mapa sieci TEN-T w UE a na niej: Odra Graniczna należy do sieci TEN-T Planowana budowa kanału Odra-Łaba-Dunaj.

NAIADES - Zintegrowany Europejski Program Działń Rzecz ŻŚódlą. programu jest podkreślenie zalet żeglugi śródlądowej oraz stawienie czoła przeszkodom, które mogą uniemożliwiać wykorzystanie oferowanych przez nią możliwości. Żegluga śródlądowa cieszy się znacznym zainteresowaniem UE istnieje wiele przeszkód, które należy pokonać, aby móc w pełni wykorzystać jej potencjał. Program skupia się na pięciu uzależnionych od siebie, strategicznych obszarach polityki w zakresie żeglugi śródlądowej, które obejmują: rynek, flotę, zatrudnienie i kwalifikacje, wizerunek oraz infrastrukturę.

Do ważnych międzynarodowych aktów prawnych, który ma podstawowe znaczenie dla rzek takich jak Odra, a którego Polska niestety nie jest sygnatariuszem należy Konwencja sporządzona 19 stycznia 1996 r. na forum Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych nazywana umową AGN. Porozumienie AGN określa potencjalną sieć dróg wodnych, które ze względu na charakterystykę parametrów tworzyłyby jednolitą strukturę, pozwalającą na uprawianie żeglugi o międzynarodowym charakterze. W związku z tym określone zostały warunki, jakie spełniać powinny te drogi wodne. Podstawowe kryterium to posiadanie parametrów IV klasy drogi wodnej. W Polsce wyznaczone zostały drogi wodne E-30 (Bogumin-Szczecin) E-70 (Kostrzyn-Bydgoszcz-Królewiec) i E-40 (Gdańsk-Modlin-Brześć) Ostatnio do porozumienia przy-

stąpiła Ukraina. Obecnie Polska jest jedynym państwem Europy Środkowej, które nie przystąpiło do Konwencji.

## **Kierunki niezbędnych zmian**

### **Inicjatywy lokalne**

W kwestii inicjatyw lokalnych istnieje konieczność uświadomienia ich nadrzędności. Podstawowym inspiratorem wszelkich działań była społeczność lokalna. Np. w XIX w. śląski sejm prowincjonalny, górnośląscy przemysłowcy, rolnicy, a także właściciele linii kolejowych w trosce o korzyści skutecznie lobbowali na rzecz budowy ODW. Aby pobudzić inicjatywę społeczności Nadodrza, która nie zdążyła dokładnie poznać problematyki regionu w którym mieszka, niezbędne są działania państwa. Powinno ono stworzyć warunki do inicjowania działań lokalnych. Mogłyby to być mechanizmy ekonomiczne zachęcające gminy i inwestorów do inwestowania w rzekę. Szczególną rolę powinien odegrać tu samorząd szczebla wojewódzkiego tzw. regiony. Po uchwaleniu odpowiednich zachęt miałyby szansę powstać w gminach nadodrzańskie nabrzeża, promenady, bulwary, przystanie turystyczne, a także gminne i prywatne porty, przeprawy międzybrzegowe. Inwestorzy lokalni partycypowaliby w kosztach wielu inwestycji, takich jak wały przeciwpowodziowe, śluzy, jazy i in.

Podjęcie działań lokalnych mogłoby doprowadzić do wzrostu zasobności budżetów samorządów nadodrzańskich. Jednym z ważniejszych problemów gmin jest słabo rozwinięta sieć infrastruktury komunikacyjnej. Po modernizacji droga wodna jest gotowa przyjąć z obszarów Nadodrza i wywieźć w głąb Europy do największych centrów przemysłowo-handlowych rocznie towar o łącznej masie 20 mln t. Gminy nadodrzańskie powinny zainteresować się prężną arterią komunikacyjną i korzyściami płynącymi z położenia nad rzeką. Rozbudowa drogi wodnej pozwoliłaby zmniejszyć wydatki gmin na zaniechaną od lat infrastrukturę odrzańską i likwidację skutków powodzi, a także, poprzez odbudowę arterii komunikacyjnej zwiększyć zainteresowanie inwestorów ofertą gmin.

Nie tylko walory transportowe są niedoceniane przez decydentów gmin nadodrzańskich zaletą ODW. Coraz ważniejszą rolę dla pełnych uroku obszarów Nadodrza pełni turystyka wodna. Turysty pływający jachtami oraz hotelowcami chętnie zasililiby kasę dobrze wyposażonych lokalnych stanic, hoteli, kawiarni. Niestety, samorządy nie mają pomysłu na Odrę. Bardzo często gminy odgradzają się płotem od zdewastowanych przystani, nabrzeży, zamykając na długie lata nabrzmiewające z roku na rok problemy.

### **Inicjatywy poselskie**

Inicjatywy lokalne pojawiające się w rejonie Nadodrza powinny pobudzić właściwe inicjatywy poselskie. Należy stworzyć warunki na rzecz lobbowania przedsięwzięć odrzańskich w parlamencie. Szczególną rolę w tym względzie powinni odegrać posłowie Nadodrza. Posłowie ci pomimo tego, że nie są związani instrukcjami wyborców, powinni identyfikować się ze swoim regionem i dostrzegać znaczenie rzeki w Nadodrze i Europie. To oni w związku z miejscem, z którego pochodzą, powinni być najbardziej zorientowani w problematyce odrzańskiej. Ich zadaniem powinno być inicjowanie ustawodawstwa odrzańskiego tworzącego sprawnie działającą administrację, wpływającego na warunki transportu i na ochronę przed powodzią; pozwalającego połączyć sprawnymi drogami wodnymi Polskę z największymi okręgami przemysłowymi Europy Zachodniej, a w przyszłości wschód i zachód Europy. W okresie międzywojennym nasze drogi wodne postrzegane były jako bariera w handlu między Niemcami i Rosją. Wymiana ładunków między państwami odbywała się bądź Bałtykiem bądź Morzem Śródziemnym. Obecnie powinniśmy zmieniać standard dróg wodnych i móc korzystać z tranzytu przez Polskę towarów europejskich, tym bardziej, że wymiana handlowa między Rosją, Niemcami i Czechami wzrasta. Np. obrót ładunków między portami w Hamburgu i Petersburgu wzrósł w roku 2001 o 50%. Posłowie powinni wpływać również na odbudowywanie więzi gmin, z których pochodzą, z rzeką. Rozbudowa, a później korzystanie z rzeki w powiązaniu z jej więzami ze społecznościami lokalnymi może być katalizatorem procesów gospodarczych Nadodrza promieniującymi na dalsze obszary. W XIX w. głosami posłów pochodzących ze Śląska przystąpiono do budowy nowoczesnej drogi wodnej, której budowa w 80% zakończona została w 1944 r.

### **Zarządzanie ODW**

Po naszym wstąpieniu do UE stworzone zostały warunki do innego od dotychczasowych podejścia do zarządzania ODW. Unia Europejska określiła zasady gospodarowania wodą, zarządzania dorzeczem rzeki oraz administrowania rzekami międzynarodowymi. Obecna struktura administracji odrzańskiej wszystkich szczebli jest mocno rozbudowana.

### **Organ centralny**

Budowę struktury administracyjnej należy rozpocząć od organu centralnego. Wielość organów centralnych właściwych ds. Odry uniemożliwia

wybór jednego reprezentatywnego organu skutecznie realizującego politykę dorzecza, w tym żeglugową. Nowy organ centralny powinien łączyć ze sobą kilka pokrewnych działów administracji i dziedzin, których funkcjonowanie zależy od gospodarki wodnej. Organ taki powinien być na tyle duży aby mógł tworzyć samodzielny resort z własną polityką. Dla sprawnego zarządzania w ramach jednego resortu należy połączyć dziedziny np.: Gospodarka Wodna, Gospodarka Morska oraz dziedziny pokrewne takie jak żegluga śródlądowa, melioracje, energetyka wodna, turystyka wodna. Za takim połączeniem przemawiają także: wspólne instytuty naukowe a także fakt, że połączenie gospodarki morskiej z żeglugą śródlądową to model stosowany w wielu krajach UE.

### **Organ terenowy**

Istotne znaczenie dla transportu wodnego na Odrze posiada administracja szczebla terenowego. Przy rekonstrukcji tych struktur należy powrócić do sprawdzonego przez lata, funkcjonującego w okresie istnienia Zarządu Regulacji Rzeki Odry modelu zarządzania ODW. Do zarządzania zlewnią Odry powinien być powołany jeden organ terenowy, którego właściwość będzie obejmowała całe dorzecze. Organ powinien posiadać szerokie kompetencje dotyczące m.in. przepływów wody, żeglugi, ochrony przed powodzią, melioracji, energetyki wodnej, rybołówstwa i inwestycji w tym zakresie. Z organem powinny współpracować i posiadać wpływ na podejmowane decyzje samorządy lokalne oraz państwowe instytucje badawcze właściwe, m.in. ds. budowli wodnych, przepływów wód, budowy statków. Powołanie jednego organu terenowego ds. Nadodrza pozwoli na zmianę filozofii podejścia do problematyki odrzańskiej. Jej podmiotem działania nie będzie wykonywanie oderwanych od siebie poszczególnych celów resortowych, lecz powiązanej ze sobą i spójnej polityki dla Odry i Nadodrza.

### **Komisja międzynarodowa**

Ważnym problemem zarządzania zlewnią Odry jest jej położenie. Zlewnia i rzeka leżą na terenie trzech państw UE. Takie położenie może być dla Odry ogromną szansą zarówno pod kątem sprawnego zarządzania jak i finansowania inwestycji wodnych. W związku z tym, że Polska jest administratorem największej części zlewni, powinna być inicjatorem powołania międzynarodowego organu składającego się z reprezentantów przynajmniej państw nadbrzeżnych. Organ ten mógłby przyjąć formę trójstronnej polsko-czesko-niemieckiej komisji międzynarodowej, która ustalałaby zasady modernizacji, utrzymania i korzystania z rzeki państw zainteresowanych. W

krajach członkowskich UE dla wspólnego zarządzania rzekami międzynarodowymi takimi jak Odra tworzone są komisje. Przykładem tu mogą być Komisja Mozeli powołana w 1956 r., którą tworzą Republiki Federalnej Niemiec, Francja, Luksemburg oraz Komisja Sawy powołana w 2005 r. i tworzą ją Bośnia i Hercegowina, Jugosławia, Chorwacja i Słowenia. Do utworzenia organu międzynarodowego tworzącego politykę wodną w ramach dorzecza Odry oraz wspólnego ustalenia planu gospodarowania wodami zobowiązuje nas Ramowa Dyrektywa Wodna.

### **Finansowanie gospodarki wodnej**

Działalność gospodarczą prowadzoną na i bezpośrednio przy rzece należy urynkować. Gospodarowanie wodami powinna być tak zorganizowane aby przynosiło korzyści państwu i gwarantowało rozwój gospodarki wodnej. W kraju znane są podmioty gospodarcze, które gospodarując zasobem naturalnym przynoszą państwu ogromne korzyści takim przykładem są Lasy Państwowe. Obecnie przedsięwzięcia gospodarki wodnej finansuje Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Fundusz ten nie tylko finansuje działania rozwijające gospodarkę wodną ale także wpływające na jej regres. Działaniem hamującym rozwój gospodarki wodnej jest finansowanie z funduszu inicjatyw ochrony środowiska.

Ważnym elementem finansowania przedsięwzięć gospodarki wodnej jest stworzenie funduszu gospodarki wodnej. Dysponentem funduszu powinien być, szef dorzecza, którzy go wypracowują. Dla efektywności systemu nie należy tworzyć jednego centralnego funduszu lecz dwa, tyle ile jest dużych dorzeczy w Kraju. Pieniądze wypracowywane powinny zostawać w dorzeczu tak aby mobilizować decydentów do jego rozwoju. Środki zgromadzone w funduszu pozwoliłyby na utrzymanie i rozwój dorzecza. Powstanie funduszu pośrednio wymusza Dyrektywa Wodna, która wprowadza zasadę zwrotu kosztów poniesionych na inwestycje wodne.

Podstawowym elementem funduszu gospodarki wodnej powinien być otwarty katalog usług i produktów wodnych. Za świadczone przez decydenta dorzecza usługi i sprzedaż produktów powinien on móc popierać opłaty. Administrator rzeki powinien być zainteresowany zwrotem kosztów inwestycji odrzańskich. W tym celu powinien zwiększać zakres świadczonych przez siebie usług. Istnieje wiele sposobów zwiększania wpływów. Opłaty mogą być pobierana np. za sprzedaż wody, sprzedaż kruszywa, ochronę przed powodzią, prowadzenie energetyki wodnej, prowadzenie przewozu osób i towarów, postoje statków, dzierżawę terenów przywodnych, dzier-

żawę akwenów. Przykładem zwiększenia wpływów w ramach samej żeglugi mogą być:

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

W kwestii finansowania usług wodnych wypowiada się także Ramowa Dyrektywa Wodna. Na jej podstawie państwa członkowskie mają obowiązek zastosowania wobec wód zasady zwrotu kosztów usług wodnych, włączając koszty ekologiczne i materiałowe. Nabywcami usług i produktów wodnych powinny być osoby fizyczne, samorządy oraz podmioty gospodarcze.

Jednym ze sposobów finansowania gospodarki wodnej w tym budowy, utrzymania i moderni-

zacji dróg wodnych mogło by być zlecenie zadań gospodarki wodnej podmiotom zainteresowanym. Właściwe podmioty powinny mieć prawo inwestować, zarządzać i pobierać opłaty gospodarki wodnej. Przykładami takich działań mogą być np. melioracje, budowa dróg wodnych, budowa elektrowni wodnych, ochrona przed powodzią. Realizacja inwestycji wodnych czy przekazywanie w zarząd elementów gospodarki wodnej powinna odbywać się na zasadzie podpisywania porozumień, umów między organem zarządzającym dorzeczem a podmiotem zainteresowanym.

Nadzieje na poprawę perspektyw niosą ogłoszone w 2000 r. przez UE zasady tworzenia polityki wodnej Państw Członkowskich. Jednym z celów dyrektywy jest integrowanie ochrony i zrównoważonego gospodarowania wodą z innymi dziedzinami polityk wspólnotowych, takimi jak energetyka, transport, rolnictwo, rybołówstwo, polityka regionalna i turystyka. Po wejściu Polski do UE oczywiste jest, że odpowiednie reguły międzynarodowe mogą zmienić oblicze Nadodrza, żeglugi i przyczynić się do rozkwitu nowoczesnej arterii komunikacyjnej. Nie bez znaczenia dla żeglugi na Odrze jest także, wiążące się z procesem integracji europejskiej, zmniejszenie znaczenia politycznego Odry. Brak chęci wykorzystania rzeki jako przedmiotu przetargowego w polityce mocarstw zawsze wpływał korzystnie na rozwój transportu wodnego na Odrze. Istnieje więc nadzieja, że Odra powróci do systemu europejskiej sieci dróg wodnych.

*dr Jan Pyś*

## MITYNG MILITARNY, Dzierżoniów 23–25 września 2011 r.

Mityng Militarny w Dzierżoniowie już za nami. Kilka słów o naszej imprezie ...Wbrew obawom, iż pod koniec września pogoda może być dość

kapryśna, w pełnym słońcu, przy temperaturze, która tego lata nie była zbyt częsta (ponad 20 stopni), odbył się Mityng Militarny. Pierwsi uczestnicy







pojawił się już w piątek przed południem, a do późnych godzin nocnych teren Sowiogórskiego Muzeum Techniki Fundacji Otwartego Muzeum Techniki w Dzierżoniowie zapelniał się kolejnymi pojazdami militarnymi. Okazało się, iż kuchnia polowa, specjalnie odrestaurowana na tą okazję, stała się pierwszym, po Biurze Złotu, odwiedzanym miejscem. Miła „obsługa” - Jacek i Andrzej dzierżący wielkie chochle w rękę i nalewający gorącą kawę, herbatę do mosiężnego kubka wprowadzali uczestników w wojskowy klimat i dobry nastrój. Pierwsza noc Mityngu zapowiadała się długa, wobec czego kawa dla wszystkich była jak najbardziej wskazana. Właśnie przy kuchni polowej miały miejsce pierwsze rozmowy i dyskusje, zaś wieczorem impreza przeniosła się do wnętrza Parowozowni. W hali można było zjeść pieczoną kiełbasę i przy dźwiękach „klimatycznej” muzyki, oglądać zdjęcia z różnych imprez militarnych. Dość duży przekrój wiekowy nie przeszkadzał wspólnym rozmowom i integracji. Co odważniejsi próbowali tańczyć, lecz okazało się, iż repertuar typowo żołnierski, niestety, nie do końca pasuje do walca czy też tanga. Ku naszemu zdziwieniu najdłużej „na posterunku”, wytrzymała jednak „młodzież” po 26 roku życia ...

Tak jak sądziliśmy, piątkowa noc była długa, ale już przed 7 rano zapach żołnierskiej kawy zbudził niejednego uczestnika zlotu... Przed ósmą działało także Biuro Złotu, a w miarę upływu czasu i coraz większej liczby osób (koło godziny 10.00 było już ponad 100 osób zarejestrowanych) plac przy Parowozowni, który wydawał się nam tak wielki, okazał się jednak mały, stanowczo za mały... . Dzięki sprawnej organizacji udało nam się wszystkim zmieścić i o godzinie 10.30, przy udziale Wiceburmistrza Miasta Dzierżoniów – Pana Ryszarda Szydłowskiego, Mityng Militarny został przez Czarkę uroczysto otwarty. Wiadomość ta była także hasłem do przygotowania się na przejazd przez Dzierżoniów, Bielawę i okolice. Około godziny 11 ruszyliśmy na „przejazdówkę” wzbudzając swoją obecnością nie lada zdziwienie mieszkańców. W końcu niecodziennie przez ich ulice jadą kolumną takie pojazdy jak: GAZ69AM, UAZ 469B, K-750, MW750, DNIEP16, SKOT, BRDM-2, UAZ31512, DODGE, KDF 181, KUBELWAGEN, UAZ 452, WILLYS MB, DODGE WC52, M-72, URAL, HONKER, M151A1 MUTT, LANDROVER LIGHTWEIGHT, IŻ49, BTR-40, MERCEDES SANITARKA. Zasadniczo byliśmy entuzjastycznie witani, a w Bielawie, gdzie miał





miejsce półgodzinny postój przyszło bardzo dużo osób oglądać nasze pojazdy, mundury i oprządzenie. Dzieci, młodzież, jak i dorośli chętnie robili sobie zdjęcia w pojazdach, czy też z umundurowanymi pasjonatami historii wojskowości. Było dużo pytań o historię eksponatów, o powód takiego, a nie innego zainteresowania, o funkcję danej rzeczy, przydatność. Podobnie było podczas postoju w Dzierżoniowie, gdzie zwiedzający mogli także przyglądać się przygotowaniom do inscenizacji historycznych. „Ożywiona historia” zawitała do Dzierżoniowa, a zaproszeni goście mogli zobaczyć dwie rekonstrukcje historyczne – bitwy z 1939 roku i z 1945 roku. Grupy Rekonstrukcji Historycznej przedstawiły walki z tamtego okresu w sposób bardzo realistyczny. Swój mały wkład miała także młodzież z Militarynych Wrocław, która oderwawszy się na chwilę od spraw „organizacyjnych” mogła uczestniczyć czynnie w inscenizacji. Było słyszeć wystrzały, wydawane komendy, oglądaliśmy żołnierzy w natarciu, widać było dym unoszący się z moździerzy po wystrzałach, a niektóre efekty dymne w sposób nader skuteczny na chwilę przesłoniły wszystkim pole bitwy... Dla wielu osób niezwiązanych z historią wojskowości i rekonstrukcjami historycznymi było to pierwsze spotkanie z odtwórstwem historycznym. Eksponaty z książek od historii, z filmów, dokumentów historycznych (mundury, oprzyrządowanie, pojazdy z różnego



okresu) stały się widzom „bliższe”, bo przed, jak i po rekonstrukcji, można było je zobaczyć z bliska, dotknąć, spytać się właściciela o pochodzenie czy historię. Gromkie brawa na koniec obu rekonstrukcji, a później setki osób odwiedzające Parowozownię Sowiogórskiego Muzeum Techniki FOMT, same mówiły za siebie...

Dla osób zainteresowanych, po inscenizacji, na terenie Parowozowni odbył się pokaz pojazdów militarycznych, mundurów i oprządzenia, który cieszył się także dużym zainteresowaniem. Każdy mógł zrobić sobie zdjęcie w budce wartowniczej, mógł wejść do pojazdu wojskowego, zadać pytania, założyć czapkę wojskową, a nawet taką w zakupić, gdyż cały czas były otwarte stoiska handlowe. Po godzinie 20.00 teren Parowozowni został zamknięty dla zwiedzających, a uczestnicy Mityngu udali się do budynku Parowozowni na żołnierską grochówkę i znów zasiedli przy muzyce, zdjęciach i filmach. Równocześnie zostało rozpalone ognisko na placu za Parowozownią, gdzie koło godziny 23 przeniosła się cała impreza. Rozmowom nie było końca, a Grzegorz przygrywał na swojej harmonii.

Gdy ognisko już dogasało, a świt wstawał, na terenie Mityngu już toczyło się wojskowe życie. Także już od godzin porannych odwiedzali nas goście - zwiedzający. O godzinie 11.00, dla uczestników Mityngu, została przygotowana przejażdżka na Łysą Górę, koło Bielawy. Piękna





pogoda i „okoliczności przyrody” zachwyciły niejednego uczestnika Mityngu. Na szczycie Łysej Góry mogliśmy przećwiczyć sprawność pojazdów wojskowych w trudnych warunkach polowych, jak i umiejętność pracy w zespole. Akcją wyciągania Honkera z dołu przebiegła sprawnie i bez, na szczęście, przykrych niespodzianek. Wszyscy w dobrych humorach, ze szczyptą adrenaliny, wrócili do Parowozowni. Około 13.00 jeszcze żurek, a następnie ostateczne pakowanie, wymiana kontaktów. Ze względu na duże zainteresowanie zwiedzających teren Mityngu był otwarty, można powiedzieć, do „ostatniego pojazdu”, a brama została zamknięta dopiero po 17.00, kiedy to Służba porządkowa zakończyła swoją wartę, a ostatni pojazd wyruszył wraz kierowcą do swojego miejsca stacjonowania.

Chcielibyśmy podziękować Wszystkim, którzy przyczynili się do organizacji i realizacji Mityngu Militarnego, w szczególności Patronom i Sponsorom, Członkom Grup Rekonstrukcyjnych, Policjantom i Strażnikom miejskim, Członkom Służby porządkowej i medycznej, naszym lokalnym Pomocnikom i oczywiście Wszystkim Uczestnikom! Dziękujemy bardzo - bez Was tej imprezy by nie było!!!

W szczególności WIELKIE PODZIĘKOWANIA dla:

- GRH „COMMANDO 62”
- GRH „Bagram 345”
- GRH 58 Pułk Piechoty Wielkopolskiej



- GRH „EULE 1945”
- GRH „OKA”
- MUZEUM BRONI I MILITARIÓW Świdnica
- G.B HEINRICI
- GRH ze Stowarzyszenia Miłośników Pojazdów Militarnych z Częstochowy,
- GRH KLUB MOTOCYKLOWY STRZEGOM PL, a także:
- HELLI i Kolegów z Opoli,
- TWIERDZY WROCLAW z Wiesiem na czele,
- Kolegom z Grup ASG,
- Kolegom z Wrocławia
- i wszystkim, których tu nie wymieniliśmy.

MILITARNI WROCLAW  
[www.militarniwroclaw.pl](http://www.militarniwroclaw.pl)



## „Słowa nieparlamentarne”

### Dotychczasowe znaczenie

Wg Władysława Kopalińskiego [„Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych z almanachem”, „Muza SA”, Warszawa 1999] parlament, to przedstawicielski organ ustawodawczy i kontrolny, składający się z jednej albo dwóch izb (wyższej i niższej). Od fr.: *parler* ‘mówić’ i od średniow.: *parlatorium* ‘miejsca używanego do prowadzenia rozmów’. Parlamentarny, to odnoszący się do parlamentu; przenośnie: zgodny z dobrymi obyczajami, przyzwoity, kulturalny. Ktoś, kto odezwał się niezgodnie z dobrymi obyczajami, nieprzyzwoicie, niekulturalnie - odezwał się w sposób nieparlamentarny.

### Obecne znaczenie

W ostatnich latach mówienie w miejscach używanych do prowadzenia rozmów dalece odbiega od dobrych obyczajów, przyzwoitości i kultury. Dotknęło to i samego Parlamentu. Do tego stopnia, że [za artykułem Izabeli Kacprzak w: „Rzeczpospolita”, 05.11.2010 r., str. A4] „posłowie chcą zaostreżenia kar dla siebie za nieetyczne zachowanie lub używanie brutalnego języka (...) bo obecne kary nie skutkują lub są mało dotkliwe (...) Za złamanie zasad etyki komisja [Etyki Poselskiej] może dziś zwrócić posłowi uwagę, udzielić upomnienia lub nagany. (...) Dziś, jeśli Komisja uzna, że poseł naruszył zasady etyki, informację o tym umieszcza się na jego stronie. [Jedna z posłanek jest za tym] by marszałek ujawniał orzeczenia

Komisji Etyki przed rozpoczęciem posiedzenia sejmu, by nadać mu większą rangę. To proste rozwiązanie – ta sama kara będzie bardziej dotkliwa. (...) [Jeden z posłów] chce włączyć w te zmiany media. – Wyobrażam sobie, że marszałek sejmu ma umowę z wydawcami. Ukarany poseł nie będzie zapraszany do studia, nie będzie cytowany w gazetach (...) – Wydaje (...) się to niewykonalne. Media chcą mieć polityków z brutalnym językiem, bo to się dobrze sprzedaje – powątpiewa [inny] poseł. (...) Najdotkliwsze kary mogą zastosować same kluby. – Chociażby zakaz występowania w imieniu klubu czy niewystawienia takiego posła na listach wyborczych. (...) [Inny z posłów] proponuje „kary marszałkowskie”. – Marszałek Sejmu stoi na straży godności parlamentu i to on powinien decydować o karach. (...) Poseł, który zachował się niezgodnie z kodeksem etyki poselskiej, nie mógłby reprezentować Sejmu na zewnątrz, np. poza granicami kraju. Inną karą byłby zakaz występowania na posiedzeniu Sejmu czy udziału w Konwencji Seniorów. (...) Jedną z kar było by odebranie funkcji szefa sejmowej komisji. (...)

Kultury człowieka nie nauczymy żadnym rygorom – twierdzi sceptycznie [inny z posłów].”

### Nowe znaczenie

Brak.

O czym zawiadamia, bezradny w tym przypadku

*Kapitan „Nemo”*

Korespondencje prosimy kierować na adres:

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

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

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