

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 104

Rok X

Kwiecień 2012 r.

Studium Archeologii Przemysłowej Sesja 3 – sowiogórska

Sesję trzecią (2–3 marca 2012) Studium Archeologii Przemysłowej prowadzonego pod auspicjami Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i Świdnickiej Rady Federacji SNT NOT dedykowaliśmy górnictwu rudnemu Gór Sowich i węglowemu Zagłębia Dolnośląskiego. Odwiedziliśmy XVII-wieczną kopalnię rud ołowiu, cynku i srebra „Marie-Agnes” w Bystrzycy Górnej, znakomicie wprowadzającej nas w model XVII-wiecznej kopalni, w metody udostępniania złoża, jego eksploatacji, transportu podziemnego, przewietrzania i odwadniania wyrobisk etc. Ta urocza, trzypoziomowa kopalnia z szybikiem kryjącym jeszcze

drewniany rurociąg służący odpompowywaniu wody z niższych poziomów wydobywczych jest reprezentatywną dla ok. 118 kopalń srebra funkcjonujących w Górach Sowich od XIV po XIX stulecie. Udostępniona mogłaby stanowić atrakcję turystyczną regionu. Inną wiążemy z elektrownią wodną Lubachów powstałą w 1913 r. w związku z budową zbiornika wodnego, zwanego dzisiaj jez. Bystrzyckim (1912–1917). Odwiedziliśmy ten znakomity zabytek, zabytek prezentowany w ruchu, elektrownia bowiem wciąż pracuje w oparciu o oryginalne wyposażenie z epoki swego powstania.

Nie starczyło czasu by przejść odcinkiem Kolei Bystrzyckiej. Zaproszeni do wałbrzyskiego Parku Wielokulturowego Stara Kopalnia musieliśmy dokonać korekty programu, ale zyskaliśmy niespotykaną okazję wejrzenia w prace konserwatorskie



W kopalni srebra Marie-Agnes



Wałbrzych. Park Wielokulturowy Stara Kopalnia – spotkanie z przetwornicą w trakcie konserwacji prowadzonej przez PUB Robert Zimny

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



Przed elektrownia wodną Lubachów

proawdzone przy maszynach górnicych szybów „Julia” i „Sobótka”, maszynach pochodzących z 1911–1912 r. Po zakończeniu robót konserwatorskich, a prowadzi je wałbrzyskie Przedsiębiorstwo Usługowo–Budowlane Roberta Zimnego, wałbrzyskie muzeum górnictwa zajmie ważką pozycję na mapie europejskich muzeów górnicych. Dysponować będzie najbogatszą kolekcją wyciągów kopalnianych, z tego trzema, które można będzie w przyszłości ożywić i eksponować w ruchu. Uroków architektury wałbrzyskich nadszypii, lampiarni, warsztatów kopalnianych, kotłowni, łaźni nie przebijie żadne z europejskich muzeów. Oby tylko świadomość wyjątkowej kolekcji wałbrzyskiego Parku Wielokulturowego Stara Kopalnia ugruntowała się w umysłach władz miejskich, radnych, wszystkich, którzy winni podejmowane tu dzisiaj dzieło wesprzeć, z myślą o przyszłości, z myślą o dziedzictwie kultury technicznej miasta, a ono wprowadzi Wałbrzych na listę dziedzictwa światowego UNESCO, tym bardziej, że na Parku skończyć się nie może. Całe miasto naznaczone jest górnicych spadkiem. Rzecz w tym by rozumnie go chronić i eksploatować, z myślą o miesz-



Prof. Dobesza wykład o przemysłowej ikonografii

kańcach miasta, młodzieży, turystach, dla których industrialne szlaki Wałbrzycha będą elementem miasto wyróżniającym i identyfikującym. Wystarczy jeszcze szlakiem Gwarków odkryć kod genetyczny Zagłębia.

Nie żalowaliśmy zamiany Kolei Bystrzyckiej na spotkanie z górnicych Wałbrzychem, tym bardziej, że w Góry Sowie powrócimy, w maju, przy okazji Międzynarodowego Warsztatu Archeologii Przemysłowej. Wtedy też odwiedzimy podziemny kompleks militarny „Riese” – także bowiem i na ten punkt programu czasu nie stało.

Sesja bogata była programem wykładów prowadzonych w walimskiej pracowni Biura Studiów i Dokumentacji Zabytków Techniki, instytucji która wykonała ewidencję ok. 7000 zabytków przemysłu i techniki Polski, dysponuje nadzwyczaj bogatym archiwum, ogromnym zbiorem ikonografii, dokumentacji technicznej etc. Tutaj w bibliotece prowadziliśmy wykłady.

Prof. Stanisław Januszewski wprowadził w dzieje kształtowania się nowej dyscypliny naukowej – Archeologii Przemysłowej, liczącej sobie dzisiaj niespełna 60 lat. Sporo uwagi poświęcił



dr Waclawa Hepnera rzecz o historii gaźnika samochodowego



Opowieść Piotra Pluskowskiego o śląskich kolekcjach motoryzacyjnych

przy tym jej definicji i przedmiotowi badań. Dla Słuchaczy Studium temat to o tyle ważny, że wykład ten znajdzie jeszcze kontynuację. Prof. Janusz Dobesz znakomicie go dopełniał prowadząc ku dziełom architektury przemysłowej Europy. Wykład, bogato ilustrowany ikonografią, ujawniał wszechstronne relacje mające miejsce na styku sztuki budownictwa przemysłowego, techniki i technologii, ideologii i światopoglądów naszych dziadków, ich estetycznych preferencji etc. Dr inż. Waclaw Hepner, kolekcjoner zabytkowych samochodów, ale też kolekcjoner przekładni samochodowych i gaźników opowiedział o historii tych ostatnich, wykład ilustrując eksponatami swojej kolekcji. Piotr Pluskowski, organizator znakomych rajdów samochodowych w Cieszynie i okolicach, opowiedział o śląskich kolekcjach motoryzacyjnych, a zinventaryzował ich ok. 30. Prof. Stanisław Januszewski przedstawił również opracowaną przez siebie, typologię zabytkowych wodociągowych wież ciśnień. Stanowiła ona później podstawę merytoryczną ich ewidencji, w latach 1993–2010 prowadzonej na terenie Polski. Przy okazji zaprezentował również zbiory swego archiwum, sięgające nie tylko wodociągów miejskich, kolejowych czy przemysłowych kraju ale również górnictwa śląskiego, włókiennictwa, przemysłu szklarskiego, energetyki wodnej i cieplnej, przemysłu rolno-spożywczego, transportu i komunikacji, budownictwa lądowego (zwłaszcza mostów) i wodnego Odry, Kanału Bydgoskiego, Elbląskiego, wielu rzek i kanałów śródlądowych polskich. W końcu dr inż. Wojciech Preidl z Politechniki Śląskiej w znakomitym wykładzie przybliżył nam dzieje i sztukę budownictwa tunelowego na Śląsku w XIX i XX

w. Wiele z tych wspaniałych budowli zamarło wraz z likwidacją ruchu kolejowego na wielu historycznych liniach Mądry gospodarz wiedziałby co z tym majątkiem uczynić, ale cóż trafił się nam taki jakim jest PKP. Zrezygnujmy przeto z komentarza, ale pamiętajmy o porzuconych tunelach i liniach kolejowych i związanej z nimi infrastrukturze. Bez tego spadku nie byłibyśmy takimi jakimi jesteśmy.

Ponownie spotkamy się 4 i 5 kwietnia na Holowniku Parowym Nadbor, cumowanym w górnym awanporcie śluży Szczytniki na Odrze wrocławskiej. Sesję, dnia pierwszego, poświęcimy budownictwu wodnemu Wrocławskiego Węzła Wodnego. Drugiego dnia przyjrzymy się publicznej prezentacji prac dyplomowych Słuchaczy Studiów Podyplomowych, w roku akademickim 2011–2012 prowadzonych na Politechnice Wrocławskiej.

Kolejną sesję (20–22 kwietnia) poprowadzimy w Wiedniu, odwiedzając tamtejsze, słynne Muzeum Techniki, zrewitalizowane zbiorniki gazowni wiedeńskiej, wodociągi i kanalizację miejską. Naszej wizyty nie ograniczymy do zabytków techniki miasta czy śladów polskich inicjatyw przemysłowych w Austrii, wybierzemy się również na przełęcz Semmering, na alpejską linię kolejową, która z racji swych nadzwyczajnych budowli inżynierskich znalazła miejsce na liście dziedzictwa światowego UNESCO. Sesja ta otwarta jest dla wszystkich zainteresowanych dziedzictwem kultury technicznej. Wystarczy zadzwonić do Fundacji, najlepiej do 12 kwietnia (tel. 601 755 138; 663 716 061).

Stanisław Januszewski

Nowe książki Fundacji

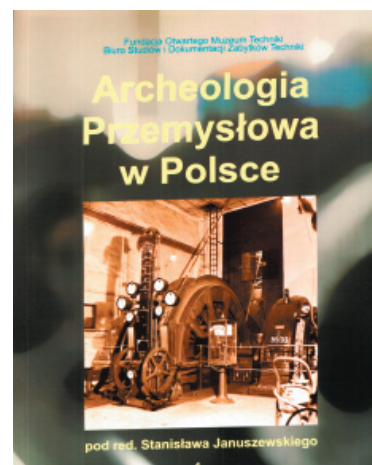
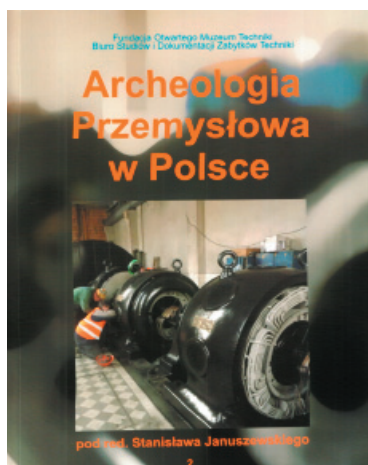
Wydano tom autorstwa Stanisława Januszewskiego „Szkoła Archeologii Przemysłowej”, zapis rozwoju formuły i stylu działania Międzynarodowych Studiów Archeologii Przemysłowej, dzieła autorskiego, którego czwarta edycja (1989/90, 1996/97, 2000/2001, 2011/2012) zakończona została na HP Nadbor 5 kwietnia 2012 r., publiczną prezentacją prac dyplomowych 15 ich słuchaczy.

Przy tej okazji opublikowano również tomy pierwszy i drugi „Archeologii Przemysłowej w Polsce”. Zawierają wspomniane wyżej prace dyplomowe, sięgające sfery historii techniki i ochrony zabytków techniki. W tej serii wydawniczej Fundacja rokrocznie zamierza publikację powstających w jej kręgu studiów i rozpraw.



Zasygnalizujmy tutaj, że przygotowaliśmy do publikacji tom czwarty dzieła profesora Marka Michalskiego. Tym razem to „Statki motorowe epoki pary”, ale z wydaniem czekamy. Szukamy mecenasów i środków finansowych.

Do 15 maja opublikujemy tom ósmy już „Techniki w dziejach cywilizacji – z myślą o przyszłości”, obszerny jak zwykle, liczący ok. 400 stron, zawierający ok. 30 artykułów, które prezentowane będą na IX Międzynarodowym Warsztacie Archeologii Przemysłowej, 20–22 maja 2012 r., na który zapraszamy już dzisiaj – do Dzierżoniowa, Świdnicy, Wałbrzycha.



BRACTWO MOKREGO POKŁADU – spotkanie marcowe

Wypadło w 8 marca, a więc – był stosowny akcent – życzenia, kwiatek i toast. Oczywiście, Jadzia Barglik-Kłowska przypomniała o swej drugiej rocznicy przynależności do Bractwa. W związku z tym były extra wypieki, sałatki, wino. Jadziu, doceniamy i bardzo dziękujemy! Swoją obecnością zaszczyliły także Ania Broniewska i Ania Wingren, Bogusia Kędzierska oraz Zosia Lewandowska, Danusia Fąfara i Janina Sługocka z mężami oraz kustosz Wioletta Wrona. Kapitan Nemo na okoliczność Święta Pań w Prosto z Pokładu zamieścił stosowny rys historyczny, a także przypomniał o przypadającym 10 marca Dniu Mężczyzn. Dziesiątego marca minęła 10 rocznica pożegnania Mariana MAŃKA Szwarca, który odszedł do lepszego ze światów. Siostra Danusia i bracia Włodek, Janusz, Wojtek, Andrzej i Zbyszek zapalili znicze i uczcili pamięć naszego nieodżałowanego Kolegi i Przyjaciela. Odwiedziliśmy także groby Heleny Węgrzyńskiej, Tadeusza Cieśli, Jurka Krysiaka i Adama Gęsickiego, którzy spoczywają na Grabiszynku. Z inicjatywy Darka Gurda-

ka odwiedził nas Tadeusz Fedor, modelarz, który zbuduje model NADBORA i nie tylko. Witamy na pokładzie! Spotkanie rozpoczęliśmy „wybiciem szklanek” odnowionym dzwonem okrętowym pogłębiarki MEWA. Szklanki wybił Janusz Fąfara (ofiarodawca) w asyście Wojtka Kato (odnowił i umieścił dzwon w sali wykładowej na WRÓBLINIE). Zaproponowano, aby nasze spotkania rozpoczynać i kończyć „wybijaniem szklanek”, a czynność tę wykonywała za każdym razem inna osoba wachtowa. Rysiu Majewicz przypomniał o pracach nad „debatą odrzańską”, która odbędzie się w czasie czerwcowych obchodów Dni Odry. W kwietniu poznamy program Dni Odry, do których zechcemy wnieść nasze pomysły i akcenty. Nasza siostra Bogusia Kędzierska wspomniała o pracach Kresowiaków nad odkłamywaniem historii pogromów na Wołyniu. Mietek Lewandowski poinformował, że prace nad drzewem genealogicznym jego rodu postępują w dobrym tempie i pewnie w br. będzie mógł przedstawić rezultat swych prac. Mieciu, życzymy wytrwało-



Tadziu Fedor deklaruje budowę modelu NADBORA



Janusz z Wojtkiem” wybijają szklanki”



Na WRÓBLINIE – nasze Panie,
toast za Ich zdrowie i pomyślność

ści i determinacji. Janusz Fąfara przypomniał o roli i zadaniach stowarzyszenia TERAZ ODRA, a Tadeusz Dobrociński przekazał Bractwu materiały traktujące o historii rzeki Odry. Od marca br. Jachtklub AZS Wrocław posiada swoją siedzibę na WRÓBLINIE. Kolejnemu już klubowi FOMT udostępniła swe statki na miejsce spotkań i pracy organizacji społecznych. Oczywiście ma wynikać z tego dobra współpraca. W minionym tygodniu miała miejsce „lustracja” statku szkolnego WESTERPLATTE II. Prowadzone są rozmowy n.t. zaangażowania statku dla celów edukacji mło-



U Mariana na Grabiszunku

dzieży. Rozważane są różne koncepcje, które mają pozwolić statkowi pływać i służyć wrocławskiej i dolnośląskiej społeczności. Najbliższe miesiące mogą okazać się decydujące w „ożywieniu” statku, Bractwo zaś nie pozostaje bierne także w tej sprawie. Kwietniowe spotkanie Bractwa odbędzie się dnia 12 o godz. 17.00 na WRÓBLINIE, na które już dziś Wszystkich Zainteresowanych serdecznie zapraszam.

*Zbyszek Priebe
Bractwo Mokrego Pokładu*

Foto: Janusz Fąfara

Pożegnanie Zygmunta Zygi Szewczyka

Zygmunt, Przyjacielu znad Odry, świat, do którego powołał cię Pan Bóg, jest światem ogromnym. Nie wiemy nigdy jak długa droga czeka człowieka, zanim w świecie Boskich Niebios zdomowić się całkowicie. Opuzczasz obszar ziemskiego życia nie do uwierzenia niespodziewanie dla twojej najbliższej rodziny, nie do uwierzenia niespodziewanie dla profesorów, kolegów i absolwentów, dla ludzi, którzy z tobą się spotykali. Nie do uwierzenia niespodziewanie. Gdy dotarła do mnie ta wiadomość, zniknęła moja całkowita orientacja o tym, co się dzieje wokół mnie. Człowiek przestaje nagle wierzyć w to co widzi i w to co słyszy. Nie łatwo się pozbierać i wrócić do normalnych, życiowych funkcji. Nagle przestałem się gdziekolwiek śpieszyć, a pamięć przywoływała ostatnie skrawki wspólnych rozmów, treści maili, wymianę zdań przez telefon. Pamięć przywoływała również jakieś przeczucia z brakiem odpowiedzi na ostatnią korespondencję. Tak głęboko wkracza pamięć, że zaczynamy czuć się niespodziewanie odpowiedzialni za czyjś los, za to co się może stać. To właśnie Zygmunt, rok temu – wspólnie z kolegami – odnalazł mnie po 40 latach nieobecności w środowisku kolegów z kla-

sy. To pierwszy z brzegu przykład, że nie było dla niego rzeczy niemożliwych do zrobienia. Od tego momentu odnowiła się nasza łączność i wspólna jakby działalność na stronie absolwentów z Toruńskiej i Brucknera. Wspieraliśmy się niektórymi pomysłami. Był otwarty na wiele pomysłów i był nimi zavalony. Jego praca, która pozwalała wielu nam pisać dalej historię o naszej szkole – w szerokim tego słowa znaczeniu i wpisywać w nią również historię polskiej żeglugi śródlądowej. Nasza wymiana zdań w tych tematach była pełna



jego cierpliwości i wyważenia. Jego opinie dzięki znajomości środowiska dość łatwo mnie przekonywały. Były bardzo ludzkie, po ludzku czyste i spokojne. Wszelkie obawy i wątpliwości wyjaśnialiśmy od razu i zawsze dochodziliśmy do wspólnego zdania. Nigdy nie próbował się wywyższać. Przebijała z naszej korespondencji jego pokora i szacunek dla ludzi. Dla ich wieku, statusu, postępowania, zasług. Swoje ewentualne krytyczne osądy potrafił udowodnić. Posiadał umiejętność mobilizowania kolegów do współpracy, do zacieśniania naszych koleżeńskich znajomości. Najważniejsza była dla niego oczywiście rodzina. To żona wspierała go w tym, żeby mógł realizować to czego się podjął, by przy wielu okazjach pamiętać o niejednym z nas. Odczuwałem to w każdej jego korespondencji. Bardzo kochał swoją rodzinę – to pewne. Jego największa radość pochodziła z domowego ogniska. Dzięki aktywności Zygmunta my wszyscy żyliśmy jakby jeszcze drugim życiem. Był bardzo koleżeński. Muszę powiedzieć, że byłem przez Irminę i Zygmunta goszczony z honorami w ich domku w Rudej Biedacze. Ten domek był dla niego cudownym twórczym gniazdem. Miałem tam możliwość spotkania się po wielu latach z kilkoma moimi kolegami z klasy. Wszystko to co było związane z historią naszej szkoły, z historią ludzi z nią związanych, profesorów, nas wszystkich – było dla niego ważne. Pamiętał o urodzinach, o imieninach, wszystkich ważnych świętach i okolicznościach. Nie zapo-

минаł o swoich profesorach, utrzymując z nimi kontakt i pomagając w życiowych przypadkach. Był inicjatorem odnowy pomnika na rodzinnym grobie prof. St. Waszczyńskiego i dbania o groby innych. Razem ze swoim kolegą Apisem, stanowili świetnie współpracujący zespół przy redagowaniu stron poświęconych ogólnie mówiąc żegludze śródlądowej. Nie, to niemożliwe – nadal ciśnie się w moim mózgu. Ta nasza przeszłość, to było przecież tak niedawno. Zygmunt poprawiał czasem mi jakiś tekścik, zamieniał słowa czy podsuwał inną drogę. Zwracał mi uwagę, że coś jest niezrozumiałe, mniej czy bardziej i z zażenowaniem tłumaczył się z tego przede mną. Podpowiadał tematy, na które można by coś napisać. Wdzięczny mu byłem za angaż dla moich szarych komórek. Zygmunt pisał świetne artykuły. Pisał je pięknym polskim językiem. Czytałem je z przyjemnością, i byłem pełen podziwu. Przyjacielu znad Odry, jest coś wspaniałego w naszej religii, że choć wyroki Boskie są nieodgadnione, to Pan Bóg pozwala nam przez długi czas nie zgadzać się z nimi, do momentu zachodzącej w naszej duszy, sercu i umyśle równowagi, równowagi wprowadzającej już względny spokój do naszych sumień. Jestem pewny, że byłeś człowiekiem niezastąpionym i to będzie wielkim wyzwaniem dla innych. Jak to dobrze, że pamięć jest tak czułą tkanką. Nie zapomniemy o tobie Zygmunt. Żegnaj przyjacielu znad Odry. Przyjaciele i koledzy z Vb 69

Foto: Janusz Fąfara

60 lecie Marka Orłowskiego

Brat Marek Orłowski jest naszym konfratrem od powstania Bractwa i reprezentuje administrację i środowisko wodniackie we Wrocławiu. Wspomnę, że Marek jest synem Kazimierza Orłowskiego, znanego licznemu gronu marynarzy i wodniaków, sprawującego kierownicze stanowiska w administracji żeglugowej. Stąd też zainteresowanie Marka problematyką wodną Wrocławia i Dolnego Śląska przede wszystkim.

Marek całe zawodowe życie związał z wodą i RZGW – zarządcą i administratorem gospodarki wodnej, m.in. kierując służbami pogłębiarskimi. W Bractwie Marek jest osobą aktywną i chętnie służy pomocą i doświadczeniem. Dziękujemy za już i liczymy na dalszą aktywność. Marku, z okazji Jubileuszu życzymy Ci zdrowia i zadowolenia, a zainteresowania narciarskie niech Ci towarzyszą jeszcze przez długie lata.

W imieniu Bractwa – Zbyszek Priebe

Odra

Strategia i hierarchia działań podmiotów procesu zarządzania

Od kiedy wody topniejących lodowców wymyły magdebursko-wrocławską pradolinę rzeczną, spływając od podstawy lodowców ku zachodowi – kształtowany przez wieki układ wodny wpłynął na obecny kształt rzek. Jest czytelny w jego krajobrazie, ściśle z nim powiązany i dalej się przekształca. Od prawieków krajobraz miast

nadodrzańskich był kształtowany przez wody. Od przeszło tysiąca czterystu lat także przez budowle inżynieryjne tworzone przez człowieka, którego działalność woda często korygowała.

Obecnie utrzymanie i zarządzanie otrzymaną w spadku po poprzednich pokoleniach substancją odbywa się w oparciu o istniejące prawo wg

którego każdy administrator zarządza, zajmuje się (albo nie) tylko tym, za co wyłącznie odpowiada oraz tym, co jego wyłącznie dotyczy. Często jednak bez porozumienia się z innymi.

Strategia i hierarchia działań rodzi się więc obecnie sama w oparciu o:

- zmieniające się ciągle prawo i przepisy,
- nieporozumiewanie się z innymi uczestnikami procesu zarządzania WWW,
- permanentny, wieloletni „brak środków finansowych”.

Obserwując dotychczasowe nieskoordynowane działania widać jak na dłoni, że strategia mimowolnie została już wypracowana. Wg niej na WWW, na pewno:

Odra nie jest ważna:

– Dla polityków po zakończeniu kampanii wyborczych.

– Dla Skarbu Państwa, bo od połowy lat 70. XX wieku systematycznie pomniejsza kwoty na utrzymanie odrzańskiej infrastruktury. Skutkuje to również likwidacją zawodów strażnika wodnego, rzeczniczego, wałowego.

– Dla samorządu miasta Wrocławia, gdyż pełnomocnika do spraw koordynacji spraw związanych z Odrą powołano (pomimo wcześniejszych propozycji) dopiero w 2008 r. (11 lat po powodzi „tysiąclecia”) i to dopiero gdy wymusiła ten fakt konieczność przyspieszenia prac nad przebudową przeciwpowodziową WWW, co jest związane z zagrożeniem niewykorzystania funduszy pomocowych przeznaczonych na ten cel. Jego działania mają charakter jedynie bierny.

– Dla mieszkańców Wrocławia nie jest ważna ochrona przeciwpowodziowa, ponieważ do dziś nie zmodernizowano jeszcze WWW choć w Raciborzu, Kędzierzynie-Koźlu i Opolu zakończono podobne prace kilka lat temu. Dzięki temu fale powodziowe do WWW będą docierały szybciej (niż np. w 1997 r.). Do dziś nie wybudowano też zbiornika Racibórz i do dziś nie wiadomo jaką będzie miał docelową pojemność powodziową. Przyspieszonej dekapitalizacji ulega Odra swobodnie płynąca. Tereny zalewowe zarastają roślinnością w sposób niekontrolowany nawet w miejscach newralgicznych. A mogło być jeszcze gorzej gdyby nie konieczność realizacji zaleceń Najwyższej Izby Kontroli. Obecnie poldery powyżej Wrocławia nie mają prawnego „statusu” polderów i są w związku z tym na „dziko” zagospodarowywane czy nawet dekapitalizowane.

– Dla ekologów nie jest ważna infrastruktura nadrzeczna i melioracyjna. Nawet gdy służy wygodzie ich życia w ich domach i mieszkaniach.

– Dla mieszkańców i przyjezdnych nie jest ważna kultura odpoczynku gdyż wszystkie brzegi wód służą za wysypiska śmieci.

– Dla właścicieli i administratorów infrastruktury nie jest ważne bezpieczeństwo inżynierskiej infrastruktury nadrzecznej i melioracyjnej gdyż na jej utrzymanie brakuje zawsze środków, a rozsadzające ją rośliny są chronione zamiast usuwane.

– Dla planistów, kartografów, firm i organizacji turystycznych nie jest ważna Odrzańska Droga Wodna oraz jej boczne odgałęzienia, ponieważ nie są nigdzie zaznaczone. Na mapach, planach czy nawet mpzp zaznacza się drogi lądowe: kołowe, żelazne, wg wielkości i hierarchii ważności (nawet te w budowie i planowane) zaś drogi wodne – nie! Nie mówiąc o planach ich modernizacji czy rozwoju. Podobnie jest z rzekami dla kajakarzy.

– Dla gospodarki Państwa nie jest ważny najtańszy, najbardziej ekologiczny – transport wodny, ponieważ: Właściciel Odrzańskiej Drogi Wodnej – Skarb Państwa przeznacza co roku coraz mniej środków na jej utrzymanie oraz na inwestycje (patrz Stopień Wodny Malczyce). Twórcy Strategii Państwa i Strategii Gospodarki Wodnej poświęcili żegludze jedno zdanie, pisząc w niej, że nie jest ważna. Rząd zaś nie prowadzi aktywnych rozmów w sprawie planowania budowy kanału Odra – Dunaj, pomimo zainteresowania innych krajów czy środowisk pozarządowych. Polska nie podpisała do dziś międzynarodowej umowy w sprawie europejskich, międzynarodowych dróg wodnych (AGN) – choć większość krajów europejskich ją podpisała. Tymczasem największy obecnie w Europie armator śródlądowy „Odratrans” S.A. (d. „Żegluga na Odrze”) wyprowadza siedzibę firmy z Wrocławia.

– Dla osób odpowiedzialnych za rozwój komunikacji zbiorowej nie jest ważne utworzenie publicznego transportu zbiorowego na Odrze i jej kanałach, ponieważ poza Miastem Bydgoszcz nigdzie nie utworzono tramwaju wodnego z prawdziwego zdarzenia.

– Nie jest ważne kształcenie kadr technicznych dla zajmowania się infrastrukturą przywodną i transportową, ponieważ – np. – Rada Miejska Wrocławia zlikwidowała Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej. Pozostałe szkoły ale i kuratoria oświaty – nie czynią nic dla zainteresowania młodzieży historią Odry i jej techniką.

– Nie są ważne historia i dziedzictwo techniki nadodrzańskiej, ponieważ np.: miasto Wrocław przeznacza na swoje zabytki techniki mniej środków finansowych niż miasto Bydgoszcz na swoje – a nawet mniej niż miasto Dzierżoniów na swoje. Po udanej inicjatywie Rady Miejskiej Wrocławia z początku lat dziewięćdziesiątych XX w. utworzenia Fundacji Otwartego Muzeum Techniki – obecnie, muzeum Odry we Wrocławiu tworzy grupa zapaleńców i wolontariuszy za własne pieniądze

dzięki wsparciu (zapomnianej przez Jej Założycieli) FOMT (pozarządowej organizacji pożytku publicznego). Siedzibą Muzeum: techniki, Odry czy historii wodociągów miejskich na pewno nie będzie wieża ciśnień przy ul. Na Grobli. Gwarantuje to wytrwałość oporu decydentów wobec tego pomysłu od 1986 r. promowanego we Wrocławiu, od 1992 r. także przez FOMT. Zaś inne pomysły zagospodarowania tej wieży ciśnień – kończą się na pomysłach. Może też dlatego, że Muzeum Odry już przecież istnieje od wielu dziesięcioleci – w Niemczech.

– Nie jest ważne bezpieczne, pełne otworzenie bulwarów nadodrzańskich czy wałów przeciwpowodziowych dla mieszkańców, ponieważ np. we Wrocławiu do dziś nie wykonano żadnego przejścia (przejazdu) pod żadnym z mostów – z nowowytbudowanymi i ostatnio remontowanymi łącznie, a nawierzchnie nawet wyremontowanych wałów przeciwpowodziowych przedstawiają wiele do życzenia. Nie tworzy się na nich legalnych szlaków pieszych i rowerowych. Podobnie jest w innych miastach i miejscowościach.

– Nie są ważne prawa i bezpieczeństwo użytkowników terenów nadrzecznych i ich przywiązanie do stałych elementów krajobrazu nadrzecznego, ponieważ w wielu miastach do dziś nie wyremontowano w wielu miejscach murów oporowych, często nie zachowuje się ścieżki holowniczej wzdłuż brzegów, tolerując płoty stawiane przez właścicieli gruntów przyległych do wód. Dopuszcza się w ten sposób – i toleruje naruszanie prawa do swobodnego dostępu do wody, co gwarantuje wszystkim obywatelom Prawo wodne. Znikają charakterystyczne budowle architektury nadrzecznej.

– Nie są ważne dla nikogo dotychczasowe akwenu gdyż planuje się ich zasypywanie; baseny portowe nie służą już działalności pierwotnej (przeładunkom towarów czy ochronie statków); zabudowa terenów nadrzecznych i nadkanałowych odbywa się „plecami do wody”, bez uwzględnienia naturalnych warunków gruntowych i pełnego wykorzystania potencjału przyrodniczego.

– Dla Organów Państwa polskiego jak i jego obywateli nie jest ważne utrzymanie żeglugi śródlądowej, stoczni rzecznych, floty śródlądowej, armatorów żeglugi śródlądowej, infrastruktury i firm hydrotechnicznych ją remontujących. Gdyby było inaczej, to nie zlikwidowano by nadodrzańskich firm hydrotechnicznych, stoczni rzecznych, Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej. Nie musiałby likwidować swej siedziby we Wrocławiu „Odratrans” (d. „Żegluga na Odrze”), byłby już dawno ukończony stopień wodny w Malczycach a w zbiornikach wodnych Śląska była by magazynowana w wystarczającej ilości woda dla zasilania

rzeki w celu uprawiania żeglugi w okresach piosuchy.

– Nie jest ważna turystyka śródlądowa i czerpanie z niej zysków, ponieważ niemal każdy statek przypluwający na Odrę nie ma gdzie nabrać wody, paliwa i zrzucić ścieków. A co dopiero statek hotelowy?

– Nie jest ważna dla nikogo kompleksowa gospodarka wodna ponieważ takiej się nie prowadzi. Nie powinno być pocieszeniem, że nie prowadzi jej zdecydowana większość krajów na świecie. (nie należy tu mylić cząstkowego zarządu infrastrukturą: dróg, sieci wodnej, kanalizacyjnej, melioracyjnej czy gruntami z kompleksowym gospodarowaniem wodą)

– Nie jest ważna świadomość wielkiej roli żeglugi śródlądowej w gospodarce państwa u polityków, decydentów jak i większości obywateli Rzeczypospolitej Polskiej.

Co więc jest ważne ?

– Odra dla Rządu RP – w zakresie objętym „Programem dla Odry 2006”. We Wrocławiu ma swoją siedzibę wraz z Biurem Programu Pełnomocnik Rządu ds. „Programu dla Odry 2006” – ustawowo: Wojewoda Dolnośląski.

– Mała retencja. Ale jest ona ważna tylko dla Lasów Państwowych, bo tylko PGL LP realizuje kompleksowo, w całym kraju, programy małej retencji: „nizinnej” i „górskiej”.

– Odra dla Samorządu województwa dolnośląskiego. Służy temu powołany specjalnie dla zbierania informacji i koordynacji zadań Urzędu Marszałkowskiego w paśmie Odry na terenie Województwa Dolnośląskiego – Pełnomocnik ds. Odry (pierwotnie Marszałka – a obecnie) Zarządu Województwa Dolnośląskiego.

– Odra dla większości kandydatów na polityków, zawsze w okresie zbliżającej się kampanii wyborczej.

– Produkcja energii elektrycznej przez elektrownie wodne. Tak ważna, że np. jej produkcji jest podporządkowana cała gospodarka wodna na Śródmiejskim Węzle Wodnym we Wrocławiu, łącznie z nadmiernym o 1 m, choć zgodnym z prawem podtapianiem Starego Miasta i przyległych do Odry okolic.

– Utrzymanie i budowa nowych przepraw dla ciągów dróg lądowych – najlepiej jak największych, jak najokazalszych, w jak najszerzych miejscach (zamiast najwęższych) rzeki, niemal wzdłuż (zamiast w poprzek) rzeki i jej doliny. Nawet kosztem krajobrazu (np. we Wrocławiu obwodnice: autostradowa przez las Pilczycki i służy Rędzina, Śródmiejska ponad Zimowiskiem Statków Osobowice i mosty Dmowskiego nad zakolem Odry).

- Polityka deweloperów.
- Świadome niszczenie albo przynajmniej świadome przekształcanie krajobrazu nadrzecznego bez uwzględniania jego dotychczasowych walorów. Np. wspomniane wyżej znikające obiekty dużej i małej architektury nadrzecznej, ale także np. usytuowanie nad monumentalnym (do niedawna) jazem i dwoma śluzami w Rędzinie gigantycznego mostu kosztem lasu Pilczyckiego (Natura 2000) w ujściu Ślęzy do Odry.
- Dla MPWiK – tereny wodonośne. Tak ważne, że dostępu do nich bronią pracownicy firm ochronny. Spacerowiczowi, który wejdzie tam nielegalnie oraz wędkarzowi, który nie wpisze daty wejścia do swojej książeczki wędkarskiej „wlepiane” są wysokie mandaty.
- Dla MPWiK oraz Władz Miasta Wrocławia, by zabytkowa wieża ciśnień Na Grobli nie była siedzibą Muzeum: Odry, Techniki, Wody czy Wodociągów miejskich. Zabezpieczają to nowiutkie tabliczki, nota bene nielegalne: „Zakaz fotografowania”.
- Bezpieczeństwo powodziowe – ale tylko kosztem żeglugi na Odrze. Po 1997 r. zbiorniki wodne mają (profilaktycznie) większą pojemność powodziową ale kosztem rezerw wody (tylko) dla żeglugi.
- Ochrona przeciwpowodziowa, ale tylko w chwili wystąpienia realnego zagrożenia powodzią.
- Droga wodna dla kajaków, łodzi, motorówek, żaglówek (a nie dla statków towarowych, handlowych, hotelowych).
- Dla większości ekologów – ochrona przyrody, ale tylko w zakresie nie budowania zbiornika Racibórz dla ochrony przeciwpowodziowej górnej i środkowej Odry oraz m. Wrocławia i nie polepszenia warunków dla żeglugi, nie budowania przedłużenia drogi wodnej Odry w dół rzeki (stopień wodny Lubiąż) oraz w górę – przez zbiornik Racibórz (planowany Kanał Odra – Dunaj) dla uprawiania żeglugi śródlądowej. nie wycinania samosiejek drzew z urządzeń wodnych (choć prawo nakazuje ich usunięcie), nie rozbudowywania infrastruktury ze względu na planowanie parków przyrodniczych powyżej i poniżej Wrocławia.
- Nie zwiększanie parametrów Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów dróg wodnych UE. Czyli nie realizowanie zapisów umowy stowarzyszeniowej Rzeczpospolitej w tym zakresie.
- Oszczędzanie na gospodarce wodnej polegające na wieloletnim jej niedofinansowaniu i na likwidowaniu etatów strażników wodnych (rzecznych, wałowych). Także na tym aby nikogo nie kosztowało: rozsławianie dobrego imienia Wrocławia w Polsce, Europie i na świecie (absolwenci szkół technicznych, statki floty śród-

łądowej z nazwą Wrocław na rufach, kapitanowie żeglugi śródlądowej oraz wielkiej, oficerowie i marynarze statków i okrętów w całej Europie i na świecie).

- Bezpieczeństwo użytkowników poprzez ograniczanie im dostępu do wody. Aby nie kąpać się w rzece i jej kanałach, ponieważ grozi to utonięciem (zabudowa techniczna brzegów + droga wodna).

- Wędkowanie.

- Ogródki działkowe na terenach zalewowych (i nie zalewowych). Na Kozanowie dopiero „specustawa” p-powodziowa umożliwiła rozpoczęcie budowę wału. Po powodzi 2010 r.

- Ochrona elementów przyrody kosztem infrastruktury człowieka.

- Architektura krajobrazu nadrzecznego, ale jako najmniej ważny element planowania i projektowania.

Wykaz Instytucji WWW

Własność

Śródlądowe wody powierzchniowe płynące, grunty pokryte tymi wodami w granicach linii brzegu stanowią wyłączną i niezbywalną własność Skarbu Państwa. Ustawa Prawo wodne jest jedynym aktem prawa materialnego określającym pojęcie wód i wskazującym jednocześnie ich właściciela.

Prawa właścicielskie w stosunku do wód publicznych stanowiących własność Skarbu Państwa wykonują:

- Prezes KZGW – w stosunku do wód istotnych dla kształtowania zasobów wodnych oraz ochrony przeciwpowodziowej, wód podziemnych oraz śródlądowych wód powierzchniowych: (min) w ciekach naturalnych (...);

- Dyrektor parku narodowego – w stosunku do wód znajdujących się w granicach parku;

- Marszałek województwa – jako zadanie zlecone z zakresu administracji rządowej.

Powyższe organy (po uzyskaniu zgody ministra właściwego ds. gospodarki wodnej) mogą powierzyć wykonanie uprawnień właścicielskich Skarbu Państwa w stosunku do wód publicznych stanowiących własność Skarbu Państwa, innym podmiotom.

Źródła i bibliografia:

- Ustawa z dnia 3 czerwca 2005 r. o zmianie ustawy – Prawo wodne oraz niektórych ustaw, Dz.U. z 2005 r. nr 130, poz. 1087.

- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, Dz.U. z 2005 r. nr 239, poz. 2019 ze zmianami.

- Grażyna Balińska, Zabudowa towarzysząca urządzeniom WWW, [w:] Architektura Wrocławia, Tom 2, Urbanistyka, pod red. Jerzego Roz-

Na WWW wodami płynącymi i terenami przyległymi zajmują się następujące jednostki:

Lp.	Nazwa jednostki (podległość)	Utrzymanie, administrowanie, odpowiedzialność, nadzór.
1.	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu z Radą Regionu Wodnego jako organem doradczym Dyrektora RZGW (Prezes KZGW)	Rzeka Odra i Bystrzyca oraz ich kanały – nurt w granicach wody średniej wraz ze stopniami wodnymi. Drogi wodne. Większość terenów zalewowych (międzywala). Niektóre wały p-powodziowe. Mury oporowe (poniżej wody średniej). Przerzut (dostawa) wody na tereny wodonośne miasta. Inwestor w zakresie gospodarki wodnej w regionie wodnym. Utrzymujący i regulujący stany wody w rzece.
2.	Dolnośląski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych (Urząd Marszałkowski – Zarząd Województwa)	Rzeki: Oława, Widawa, Śleza, kanał przerzutowy Odra–Widawa – wraz z większością terenów zalewowych (międzywala). Urządzenia melioracji wodnych podstawowych i szczegółowych. Większość wałów p-powodz. Odry i jej dopływów. Przerzut wody na tereny wodonośne miasta. Ochrona przed powodzią.
3.	Zakład Energetyczny Wrocław – w trakcie zmiany własności	Elektrownie wodne Wrocław I, II na Odrze oraz Marszowice na Bystrzycy wraz z jazami i urządzeniami stopni wodnych przy elektrowniach.
4.	Właściciele i administratorzy terenów (konkretnych działek geodezyjnych) przylegających bezpośrednio do wód płynących	Mury oporowe z barierami i brzegi rzek (powyżej wody średniej).
5.	Administratorzy i zarządcy dróg lądowych – Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta (Urząd Miasta Wrocławia)	Mosty z barierami, przyczółkami i filarami.
6.	Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. (Gmina Wrocław)	Tereny wodonośne wraz z infrastrukturą, sieć wodociągowa i kanalizacyjna, pola irygacyjne na Osobowicach, oczyszczalnia ścieków na Janówku i w Dobrzykowicach.
7.	Zarząd Melioracji Komunalnych (Urząd Miasta Wrocławia)	Ujście Oławy do Odry, Czarna Woda, Kasina, Dobra i inne dopływy głównych rzek WWW. Fosa miejska. Sieć kanalizacji deszczowej i rowów melioracyjnych będących w administracji w granicach miasta.
8.	PGL Lasy Państwowe – Nadleśnictwa: Miękinia, Oborniki Śląskie, Oleśnica, Oława	Sieć melioracji wodnych położonych w lasach, znajdujących się w granicach miasta Wrocławia i poza jego granicami.
9.	Spółki wodne oraz związki wałowe (mogą się łączyć w związki)	(Mogą zostać zawiązane przez osoby fizyczne lub prawne celem wykonywania, utrzymywania oraz eksploatacji urządzeń służących (min) do ochrony przed powodzią, melioracji wodnych, wykorzystania wody do celów p-poż., utrzymywania wód.) BRAK INFORMACJI NA WWW.
10.	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej (Ministerstwo Środowiska)	Urządzenia pomiarowe stanów wód (wodowskazy) i inne dla osłony hydrologiczno–meteorologicznej (prognoz) min żegluga, rolnictwa, jakości wód podziemnych.
11.	Urząd Żegluga Śródlądowej (minister właściwy ds. transportu)	Nadzór nad bezpieczeństwem żegluga śródlądowej. Rejestr administracyjny polskich statków żegluga śródlądowej. Wydawanie dokumentów statkowych i osobowych.
12.	Polski Rejestr Statków S.A.	Nadawanie, potwierdzanie klasy oraz nadzór nad bezpieczeństwem, rejestr statków śródlądowych (i morskich).
13.	Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe	Ratownictwo wodne.
14.	Polícia wodna – Komisarjat wodny (Komen–da Wojewódzka Policji)	Nadzór nad bezpieczeństwem ludzi przebywających nad wodą. Prewencja.
15.	Zarząd Zieleni miejskiej (Urząd Miasta Wrocławia)	Tereny zieleni miejskiej przy brzegach wód, lasów komunalnych oraz miejskiej infrastruktury leśnej.
16.	Wydział Środowiska i Rolnictwa (Urząd Miasta Wrocławia)	Wykonywanie zadań administracyjnych z zakresu gospodarki wodnej i ochrony wód przed zanieczyszczeniem.
17.	Właściciele i armatorzy jednostek pływających.	Korzystanie z dróg wodnych i pozostałych akwenów WWW. Odpowiedzialność za własne jednostki i prowadzoną działalność. Utrzymanie przystani.
18.	Polski Związek Wędkarski – Stowarzyszenie ogólno–krajowe	Na WWW – 6 obwodów rybackich Okręgu we Wrocławiu. Nabywanie i użytkowanie wód, prowadzenie: racjonalnej gospodarki rybackiej i wędkarskiej, ośrodków zarybieniowych, działalności gospodarczej schronisk i przystani.
19.	Kluby sportowe, turystyczne i wodniackie drużyny harcerskie	Prowadzenie: działalności statutowej, stanic i przystani.

pedowskiego, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1995

– Ryszard Majewicz, Dziedzictwo Wrocławskiego Węzła Wodnego w: Dziedzictwo morskie i rzeczne Polski, pod redakcją Stanisława Januszewskiego, Politechnika Wroclawska, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Wrocław 2006

– Stanisław Januszewski, Ryszard Majewicz, Jan Pyś, Żegluga po polsku, w: Infrastruktura, Warszawa 2007, nr 1, s. 27–30.

– Paweł Ogielski, Jan Pyś, Ryszard Majewicz, Wrocławski gordyjski Węzeł Wodny, Konferencja Towarzystwa Urbanistów Polskich, Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu, Wrocław 2009

Ryszard Majewicz

Lp..	Nazwa jednostki (podległość)	Decyzje, pozwolenia, uzgodnienia, plany
1.	Wojewoda (Prezes Rady Ministrów)	Wydawanie pozwoleń wodno prawnych przekraczających kompetencje Starosty.
2.	Dolnośląski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych (Urząd Marszałkowski – Zarząd Województwa)	Ustalanie linii brzegu dla (min) śródlądowych dróg wodnych.
3.	Starosta – Prezydent Miasta – wykonujący zadania z zakresu administracji rządowej – tzw zlecone.	Wydawanie podstawowych pozwoleń wodno prawnych. Ustalanie linii brzegu dla pozostałych wód. Ustanawianie stref ochronnych urządzeń pomiarowych służb państwowych.
4.	Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu – z Radą Regionu Wodnego jako organem doradczym Dyrektora RZGW – organ administracji rządowej niezespólonej (Prezes KZGW)	Decyzje dot. obszarów bezpośredniego zagrożenia powodzią: zwolnienia od zakazów, wskazania sposobów uprawy i zagospodarowania gruntów, nakazy usunięcia drzew lub krzewów. Rozporządzenia mające charakter aktów prawa miejscowego. Koordynowanie działań związanych z ochroną przed powodzią oraz suszą w regionie wodnym. Uzgadnianie projektów decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu w odniesieniu do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Uzgadnianie projektów mpzp. Projekty planów ochrony przeciwpowodziowej. Sporządzanie wykazów wód.
5.	Wydział Środowiska i Rolnictwa (Urząd Miasta Wrocławia)	Wydawanie kart wędkarskich i kart łowiectwa podwodnego. Konserwacja urządzeń melioracji szczegółowych.
6.	Zarząd Melioracji Komunalnych (Urząd Miasta Wrocławia)	Wydawanie warunków technicznych na odprowadzanie wód opadowych i gruntowych do sieci kanalizacji deszczowej i rowów melioracyjnych będących w administracji ZMK. Uzgodnienia dot. sieci deszczowej i melioracyjnej.
7.	Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska (Główny Inspektorat Ochrony Środowiska)	Udział w postępowaniu dot. lokalizacji inwestycji. Kontrola: przestrzegania przepisów o ochronie środowiska. Wymierzanie kar pieniężnych.
8.	Urząd Żeglugi Śródką-dowej (minister właściwy ds. transportu)	Stanowienie przepisów prawa miejscowego. Kontrola bezpieczeństwa statków, stanu dróg wodnych, ich oznakowania, dokumentów. Przeprowadzanie postępowań w sprawach wypadków żeglugowych.
9.	Pełnomocnik Rządu ds. „Programu dla Odry 2006” (Rząd R.P.) – ustawowo: Wojewoda Dolnośląski z Biurem Programu	Realizacja założeń „Programu dla Odry 2006”
10.	Pełnomocnik ds. Odry (Zarząd Województwa Dolnośląskiego)	Zbieranie informacji i koordynacja zadań Urzędu Marszałkowskiego w paśmie Odry na terenie Województwa Dolnośląskiego.
11.	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	Decyzje, postanowienia i opinie dot. postępowań w sprawach ocen oddziaływania przedsięwzięć na środowisko.
12.	Komitet Wykonawczy z Grupą Roboczą (Wojewoda Dolnośląski)	Koordynacja niezbędnych przygotowań do rozpoczęcia przebudowy WWW.
13.	Przedstawiciel Miasta w Komitecie Wykonawczym – p. 12.	Koordynacja przepływu uzgodnień w Urzędzie Miejskim Wrocławia.

Odra – 854 km możliwości

21 lutego 2012 r. w Hotelu JANA Pawła II we Wrocławiu odbyła się konferencja odrzańska. Przybyli niemal wszyscy, jak zwykle od wielu lat zainteresowani Odrą. I jak zwykle mówili o wieloletnim niezainteresowaniu Odrą do samych siebie. Nowością był fakt, że Konferencję zorganizował polityk – eurodeputowany – prof. Ryszard Legutko w ramach powołanego przez niego Instytutu: „Wspólne Sprawy”, powołanego, by „zaangażować różne środowiska eksperckie wokół strategicznych zagadnień dotyczących rozwoju

Dolnego Śląska i Opolszczyzny”. Przybyli także nieliczni inni politycy. W dyskusji najbardziej dobitne wystąpienie wygłosił Ryszard Majewicz reprezentujący FOMT i Bractwo Mokrego Pokładu (tekst wystąpienia – obok), co spotkało się z aplauzem zebranych. Uczestnicy Konferencji poparli apel organizatorów do Rządu RP oraz do Komisji Europejskiej o wpisanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T.

Ryszard Majewicz

Nagrody Przyjaznego Brzegu za rok 2011

Już po raz ósmy został rozstrzygnięty konkurs o Nagrodę Przyjaznego Brzegu, którego organizatorem jest Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze i Polski Związek Żeglarski. Ogłoszenie wyników i wręczenie nagród za rok 2011 odbyło się uroczystie 3 marca 2012 r. w czasie targów WIATR i WODA w Warszawie. Była to wyjątkowa edycja konkursu, ponieważ po raz pierwszy konkurs odbywał się pod honorowym patronatem aż 4 ważnych instytucji:

- Ministra Sportu i Turystyki, który ufundował także nagrodę rzeczową dla zdobywcy Grand Prix.,

- Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej,

- Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej,

- Prezesa Polskiej Organizacji Turystycznej.

Była też wyjątkowa ze względu na rekordową ilość kandydatów zgłoszonych do konkursu – aż 48.

Jak co roku Nagrody Przyjaznego Brzegu przyznano głównie za inwestycje na brzegach polskich i rzek i jezior, polepszające turystyczną infrastrukturę i ułatwiające życie wodniakom, ale także za działania promocyjne i inne formy wspierania turystyki wodnej.

Jury Nagrody Przyjaznego Brzegu, pod przewodnictwem Andrzeja Gordona, wiceprezesa Zarządu Głównego PTTK, przyznało nagrodę Grand Prix, 2 nagrody specjalne, 12 nagród zwykłych oraz 3 nagrody indywidualne.

Uroczystość wręczenia nagród prowadzili wspólnie Andrzej Gordon – przewodniczący jury Nagrody Przyjaznego Brzegu oraz Mirosław Czerny – sekretarz jury. Przy tłumnie zgromadzonej

publiczności dyplomy i nagrody wręczali: Katarzyna Sobierajska – podsekretarz stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki, Monika Niemiec-Butryn reprezentująca Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Elżbieta Wąsowicz-Zaborek – wiceprezes Polskiej Organizacji Turystycznej, Lech Drożdżyński – prezes Zarządu Głównego PTTK i Wiesław Kaczmarek – prezes Polskiego Związku Żeglarskiego.

Nagrodę Grand Prix Przyjaznego Brzegu za rok 2011 otrzymał Port PTTK w Wilkasach za zbudowanie wzorcowego na Mazurach portu. Nagrodzie towarzyszyło 200 kamizelek asekuracyjnych do bezpiecznego uprawiania turystyki wodnej, ufundowanych przez Ministerstwo Sportu i Turystyki. Port PTTK w Wilkasach jest jednym z najnowocześniejszych w Polsce. Posiada miejsca cumownicze dla 140 jachtów różnej wielkości. Przyjmuje oraz zapewnia bezpieczne manewrowanie jednostkom do 12 m długości. Keje wyposażone są w prąd oraz wodę bieżącą. Istnieje również możliwość opróżnienia stacjonarnych toalet chemicznych. Port posiada warsztat do naprawy jachtów żaglowych i motorowych oraz autoryzowany punkt serwisu silników. Warsztat posiada jeden z nielicznych na Mazurach przenośny separator oleju, umożliwiający odessanie zanieczyszczeń zęży w postaci oleju i ropy bezpośrednio z jachtu znajdującego się na wodzie. Port dysponuje także salą konferencyjno-szkoleniową wraz z nowoczesnym wyposażeniem multimedialnym.

Nagrodą specjalną Przyjaznego Brzegu uhonorowano magazyn „Żagle” oraz Warmińsko-Mazurski Urząd Marszałkowski za akcję promocyjną „Mazury Cud Natury”. Warto przypomnieć, że



Laureaci z minister Katarzyną Sobierajską – druga z lewej (z prawej kolejno – dr Elżbieta Marszałek, Grażyna Cal i Krzysztof Żegański (burmistrz Barda)



Prezes ZG PTTK Lech Drożdżyński wręcza dyplom redaktorowi naczelnemu „Żagli” Waldemarowi Heflichowi

w ubiegłym roku Nagrodę Przyjaznego Brzegu otrzymało pismo Wrocławskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego „Szkwał”. Cieszy więc nagroda specjalna dla cieszącego się wielką popularnością wśród żeglarzy magazynu „Żagle”.

Nagrodę Przyjaznego Brzegu otrzymali:

Za kreowanie nowoczesnych ofert turystyki wodnej:

- Urząd Miasta w Sopocie za nowoczesną Marinę Sopot,
- Urząd Miasta w Drawsku za nową przystań na Noteci,
- Urząd Gminy Stepnica za przystań żeglarską na Kanale Młyńskim ,
- Mazurski Klub Żeglarski za Eko–Marinę w Mikołajkach,
- Urząd Miasta w Krakowie, za szlak żeglugi śródlądowej na krakowskiej Wiśle,
- Urząd Powiatowy w Lublinie za projekt „Kajakiem po Bystrzycy i Wieprzu”,
- **Urząd Miasta i Gminy Bardo, za sploty „Przełomem Bardzkim”.**

Za inicjatywy społeczne wspierające idee Przyjaznych Brzegów:

- Liga Morska i Rieczna, Stowarzyszenie na Rzecz Miast i Gmin Nadodrzańskich oraz Wyższa Szkoła Ekonomiczno–Turystyczna w Szczecinie za „trójprzymierze” dla Odry,
- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie za mazurski system ostrzegawczy dla żeglarzy,
- Pomorski Wojskowy Oddział PTTK w Wałczu, za aktywność w upowszechnianiu turystyki kajakowej,



Wiceprezes POT wręcza nagrodę burmistrzowi Bardo Krzysztofowi Żegańskiemu, z lewej sekretarz Gminy Bardo Grażyna Cał

Za żeglarskie wychowanie najmłodszych pokoleń:

– Ośrodek Szkoleniowo–Żeglarski „Horn” w Krakowie,

– Euroregionalne Centrum Edukacji Wodnej i Żeglarskiej w Szczecinie,

Za edukację ekologiczną na rzecz czystości wód:

– Kajakowy Patrol św. Franciszka, za edukację ekologiczną na rzecz czystości wód.

Nagrody indywidualne otrzymali:

– Wojciech Skóra, za koordynację Roku Pamięci Generała Mariusza Zaruskiego i rejs Dnieprem na symboliczny grób Generała w Chersoniu,

– Stanisław Wroński, za przywracanie nad-rzecznej tożsamości Bydgoszczy,

– **Jan Pyś, za działania na rzecz żeglugi i turystyki wodnej na Odrze.**

Tradycyjnie po uroczystości wręczenia Nagród odbyła się debata „Co zrobić, by polskie brzegi były bardziej przyjazne” – przyjazne dla żeglarzy, kajakarzy i innych turystów oraz mieszkańców miejscowości położonych nad wodą. Debacie towarzyszyła prezentacja osiągnięć laureatów. Wzięli w niej udział przedstawiciele nagrodzonych i rekomendowanych, członkowie jury oraz przedstawiciele organizacji, instytucji i mediów związanych z turystyką wodną. Z dużym zainteresowaniem spotkało się wystąpienie laureata „wrocławskiego” Jana Pysia, który przedstawił działania Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu wspierające rozwój turystyki wodnej na Odrze.

Warto zaznaczyć, że w dotychczasowych 8 edycjach konkursu jest 21 laureatów z miejscowości nadodrzańskich, a wśród nich 9 z Wrocławia. Jak widać działania i przedsięwzięcia organizacji, stowarzyszeń i osób indywidualnych, związane



Jan Pyś przed wręczeniem nagrody (fot. Krystyna Pełka)



Przedstawiciele władz i organizacji (od lewej: Lech Drożdżyński prezes Zarządu Głównego PTTK, Monika Niemiec-Butrym, Elżbieta Wąsowicz- Zaborek wiceprezes POT, Wiesław Kaczmarek prezes PZZ, Katarzyna Sobierajska podsekretarz stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki, Andrzej Gordon wiceprezes ZG TTK, przewodniczący jury)

z Odrą i z turystyką na Odrze, są dostrzegane i wysoko oceniane.

A oto sylwetki „naszych” laureatów.

Urząd Miasta i Gminy Bardo.

Przełom Bardzki na Nysie Kłodzkiej to jeden z piękniejszych przełomów górskich w Europie. Rzeka płynie tu malowniczą, krętą doliną, tworząc pięć wielkich meandrów, wcinających się w skały. Przełomy Nysy Kłodzkiej przez Góry Bardzkie są uważane za jeden z najciekawszych szlaków wodnych w Polsce, Swoją różnorodnością są w stanie zaskoczyć każdego turystę, dostarczając uczestnikom niezapomnianych wrażeń. Spływy Przełomem Bardzkim, zostały uznane w konkursie „Perły w Koronie Dolnego Śląska” za jedną z największych atrakcji, zajmując drugie miejsce.

Liga Morska i Rieczna, Stowarzyszenie na Rzecz Miast i Gmin Nadodrzańskich oraz Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Turystyczna w Szczecinie.

Kilkunastoletnia akcja promocji rzeki Odry prowadzona przez to „trójprzymierze” przyczyniła się do zmobilizowania władz i społeczności nadodrzańskich do inwestowania w infrastrukturę turystyczną na brzegach Odry i w rezultacie

do powstania sieci przystani i marin na Odrze. Większość z nich została również wyróżniona Nagrodą Przyjaznego Brzegu. Innym widocznym efektem działań „trójprzymierza” jest coroczna wyprawa „Flisa Odrzańskiego”, spływającego od kilkunastu lat z Brzegu do Szczecina. Autentyczna tratwa flisaków oraz cała flotylla jachtów, motorówek, kajaków i innych łodzi płynących po Odrze jest wędrującym „Świętem Odry” – z festynami, konferencjami naukowymi i prezentacją dotychczasowych osiągnięć oraz nowych programów, inwestycji i inicjatyw. Dobrym duchem i szefem tej wyprawy jest znana wrocławianom Rektor Wyższej Szkoły Ekonomiczno-Turystycznej w Szczecinie dr Elżbieta Marszałek, a sprawną żeglugę i bezpieczeństwo uczestników zapewnia prawdziwy „wilk morski” kpt. ż. w. Włodzimierz Grycner.

Jan Pyś

Dr Jan Pyś, dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, od wielu lat jest postacią bardzo popularną w środowiskach żeglugowych i wodniackich Wrocławia. Jest entuzjastą żeglugi śródlądowej i turystyki wodnej. Działa na rzecz rozwoju turystyki wodnej na Odrze oraz na rzecz przywrócenia Odrze znaczenia ważnego europejskiego szlaku żeglugowego i turystycznego. Był inicjatorem powstania Wrocławskiej Inicjatywy Odrzańskiej, której celem była promocja Odry i turystyki wodnej na Odrze. Był też autorem elektronicznego Informatora Żeglugowo-Nawigacyjnego, popularyzującego żeglugę i turystykę wodną. Dzięki Jego osobistemu zaangażowaniu, po 64 latach zamknięcia, został odpowiednio oznakowany i otwarty dla ruchu żeglugowego jednostek turystycznych i sportowych Śródmiejski Węzeł Wodny we Wrocławiu. Wieloletnia działalność dr Jana Pysia przyczynia się do popularyzacji turystyki wodnej na Odrze oraz do integracji wrocławskiego środowiska wodniackiego.

Wszystkim tegorocznym laureatom, a szczególnie dr Janowi Pysiowi, serdecznie gratulujemy!

Leszek Mulka

Co dalej z Odrzańską Drogą Wodną

Odrzańska Droga Wodna (ODW) jest rzeką międzynarodową leżącą w granicach jednolitego obszaru gospodarczego Unii Europejskiej. Rzeka nie jest granicą zwalczających się międzynarodowych systemów politycznych, podlega strategiom i prawodawstwu unijnemu. Ten układ geopo-

lityczny jest wielką szansą dla Odry, mieszkających w jej sąsiedztwie mieszkańców oraz dla gospodarki Polski

Aktualne plany dotyczące transportu w Polsce zupełnie ignorują transport rzeczny. Rodzą się zatem pytania: Co leży u podstaw obecnego kry-

zysu żeglugi na Odrze? Co jest powodem braku polityki dla transportu wodnego, która powinna być naszym wielowątkowym łącznikiem z UE i katalizatorem procesów integracyjnych? Dlaczego Odra nie jest przykładem pozwalającym zrozumieć i docenić transport rzeczny w skali całego kraju? Co należy uczynić, aby podnieść poziom warunków istotnych dla rozwoju żeglugi na Odrze ?

Bardzo często mówi się, że cywilizowanie akwenów nie sprzyja człowiekowi. Powołując się na przepisy Unii Europejskiej tłumaczą się, że wykorzystanie gospodarcze Odry jest niemożliwe, gdyż nie pozwalają na to przepisy UE. Jednak te same przepisy stosowane w państwach starej Unii nie przeszkadzają prowadzić inwestycji i regulacji rzek, przykładem mogą tu być połączenie Ren–Men–Dunaj czy Kanał Nord na pograniczu francusko–belgijskim. Jak widać problem cywilizowania rzek to nie kwestia zasad tworzonych przez Wspólnotę, tylko różnej ich interpretacji w poszczególnych częściach Europy.

Dla UE i Polski nadrzędnym celem jest rozwój gospodarczy. Rzeki w tym Odra mogą być wspaniałym elementem gospodarczym naszego państwa. Gospodarka wodna może być tak zorganizowana aby przynosiła państwu znaczne korzyści. Podstawowym bogactwem jest tu woda, która obok powietrza jest niezbędna człowiekowi do życia. Woda jest także surowcem potrzebnym ludziom w każdym rodzaju prowadzonej przez nich działalności. Oprócz wody ważnym bogactwem gospodarki wodnej są usługi wodne takie jak: ochrona przed powodzią, energetyka wodna, rekreacja na i przy wodzie, transport rzeczny, rybołówstwo, pozyskiwanie kruszywa.

Aby gospodarka wodna przynosiła korzyści powinna być dobrze zorganizowana. Dobrze, to znaczy tak aby można ją było zaplanować, regulować i z niej korzystać. Podstawowym problemem zarządzania jest jednostka administracyjna, która spełnia te kryteria. Jeżeli chodzi o gospodarkę wodną taką jednostką z pewnością nie jest województwo, kraina geograficzna czy region wodny. Podstawową jednostką gospodarki wodnej jest dorzecze i tylko w ramach całego dorzecza można zaplanować i regulować przepływy wody, a co za tym idzie prowadzić racjonalną gospodarkę wodną. Problemem administrowania taką jednostką jest jej rozległość a także to, że niekiedy obejmuje tereny leżące poza granicami naszego kraju. Warunki te nie powinny być przeszkodą w zarządzaniu dorzeczem. Odpowiednie przepisy UE nakazują wspólne z innymi państwami Wspólnoty planowanie gospodarki wodnej w ramach dorzecza.

Transport rzeczny w Polsce niemal nie istnieje. O jego powrocie będziemy mogli mówić dopiero wówczas, gdy przynajmniej po części polskich dróg wodnych i portów będą pływały statki pływające po Europejskich akwenach. Ważnym elementem dla żeglugi jest rozbudowa sieci akwenów transportowych czyli łączenie kanałami sąsiadujących ze sobą dorzeczy. Połączenie między sobą sprawnymi akwenami komunikacyjnymi gospodarek Niemiec i Rosji a w perspektywie Odry, Wisły, Łaby, Dunaju, Wagu Sanu, Dniestru powinno przynieść korzyści Europie a w szczególności Polsce, która leży na skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych między południem i północą oraz wschodem i zachodem kontynentu. Takie tranzytowe położenie naszego kraju między ważnymi światowymi gospodarkami i udrożnienie korytarzy transportowych, których zdolność przewozowa może sięgać kilkudziesięciu milionów ton ładunków rocznie przyniesie naszemu państwu wiele korzyści. Inwestycje poczynione na rzecz sprawnego transportu wodnego nie są droższe od inwestycji drogowych czy kolejowych. Transport rzeczny spłaca je w okresie ok. 20 lat. Okres zwrotu jest znacznie szybszy, jeżeli przy budowie inwestycji uwzględnimy ich gospodarczą wielofunkcyjność i pozwoli korzystać z akwenów innym zainteresowanym.

Gospodarką wodną, w tym transportem rzeczny czy rekreacją zainteresowane są samorządy i przedsiębiorstwa. Należy stworzyć warunki aby organizacje te mogły w ramach planów dla dorzeczy zainwestować posiadane środki. Powinny one przynosić korzyści firmom i lokalnym mieszkańcom, a także przyspieszać realizację inwestycji ważnych dla gospodarki wodnej.

Obecny stan naszej gospodarki wodnej uniemożliwia przywrócenie transportu rzeczno-gospodarczego. Jestem pewien, że przywrócenie transportu rzeczno-gospodarczego jest opłacalne i możliwe w przewidywanej przyszłości. Należy tylko ustalić solidne ekonomiczne podstawy rozwoju gospodarki wodnej w tym żeglugi śródlądowej. Przykładem, na to że gospodarowanie zasobem naturalnym może być realizowane zgodnie z konstytucyjną zasadą zrównoważonego rozwoju i zaspakajając społeczne interesy ekonomiczne, ekologiczne i in. jest w Polsce Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe". Gospodarstwo prowadzi gospodarkę leśną dbając o dochody. Przeznacza je na inwestycje i rozwój a do Budżetu Państwa odprowadza jedynie podatek VAT. Oprócz troski o dochody państwowa jednostka organizacyjna dba także o zachowanie walorów przyrodniczych i krajobrazowych. Co można zrobić aby przywrócić ODW jej naturalną gospodarczą rolę ?

Możliwy zakres działań

1. **Uchwalenie nowej ustawy** np. o rozbudowie, budowie, utrzymaniu i zarządzaniu istotnymi elementami infrastruktury morskiej, rzecznej i przywodnej oraz jej gospodarczym wykorzystaniu lub nowe Prawo Wodne. Nowa ustawa powinna wprowadzić przepisy o gospodarczym wykorzystaniu wód oraz o właściwym zarządzaniu wodami zawarte w tzw. Dyrektywie Wodnej. Nowa ustawa powinna także uwzględniać przepisy dotyczące sieci TEN-T, ochrony przed powodzią i suszą, modernizacji rzek i wód przybrzeżnych dla potrzeb transportowych, energetycznego wykorzystania wód i terenów przywodnych, wskazywać gospodarcze wód m.in. dla potrzeb , leśnictwa, rybołówstwa, przemysłu i aglomeracji Plany te powinny uwzględniać uwarunkowania przyrodnicze i ochrony środowiska naturalnego. Ustawa powinna zawierać także regulacje w zakresie zmian w administracji gospodarki wodnej oraz utworzenie funduszu gospodarki wodnej. Najważniejszymi częściami gospodarczego wykorzystania infrastruktury wodnej są: korytarze transportowe żeglugi morskiej bliskiego zasięgu tzw. autostrady morskie; śródlądowe drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym; systemy ochrony przeciwpowodziowej; brzegi morskie; porty, przystanie, nabrzeża, elektrownie wodne i wiatrowe. Do najważniejszych budowli gospodarczego wykorzystania wód należą stopnie wodne, poldery, zbiorniki retencyjne, kanały ulgi, jazy, zastawki.

2. **Zmiany w organizacji gospodarki wodnej** i wprowadzenie zlewniowego zarządzania rzekami. Takie obszary jak dorzecze i związany z nim morski obszar przybrzeżny tworzy jednolity organizm. Zmiany powinny dostrzegać wielofunkcyjności celów gospodarki wodnej na śródlądziu i morzu, które przynoszą wielopłaszczyznowe korzyści w wymiarach: gospodarczym, ekologicznym i społecznym, jedną z nich jest wykorzystywanie zgromadzonej w rzekach wody do celów transportowych.

3. **Utworzenie funduszu gospodarki wodnej**, który zasilany będzie ze sprzedaży wody oraz świadczenia usług wodnych wypełniając w ten sposób zapisy Dyrektywy Wodnej. Fundusz pozwoli na rozbudowę infrastruktury hydrotechnicznej, uniezależnienie się gospodarki wodnej od budżetu państwa i realizację zasady zwrotu kosztów usług wodnych. Modelem systemu zarządzania gospodarką wodną może być: Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe.

4. **Zmiany w programie Program dla Odry 2006** – powinny wynikać z obowiązujących prz-

episów UE i proponowanych nowych przepisów krajowych dotyczących zarządzania gospodarką wodną i celów gospodarczych. Program powinien uwzględnić m.in. międzynarodowy sposób finansowania i zarządzania dorzeczem Odry, europejskie środki na rozwój sieci z funduszu TEN-T oraz środki z krajowego funduszu gospodarki wodnej. Program powinien być szczegółowym planem realizacji wielofunkcyjnych celów Odry w tym zawierać nakładające się na siebie m.in. plan ochrony przed powodzią i suszą, plan modernizacji rzeki do min. IV klasy żeglowności, plan energetycznej zabudowy dorzecza, plany gospodarowania wodami w dorzeczu oraz katalog usług wodny, plany zaspakajania potrzeb , leśnictwa, rybołówstwa, przemysłu i aglomeracji. Plany te powinny uwzględniać uwarunkowania przyrodnicze i ochrony środowiska naturalnego

5. **Wprowadzenie do dokumentów strategicznych Polski do roku 2020 żeglugi śródlądowej** i uwzględnienie w nich niezbędnych już dziś dla Polski i Europy korytarzy transportowych: Odrańskiej Drogi Wodnej, połączenia Dunaj-Odra-Łaba, Kanału Śląskiego, Górnej oraz Dolnej Wisły i ich połączenie z autostradami morskimi.

6. **Utworzenie międzynarodowej wodno-żeglugowej komisji Odry** i podjęcie w tym celu regionalnej międzynarodowej współpracy między Republiką Federalną Niemiec, Republiką Czeską i Polską. Odra była zawsze nerwem gospodarczym Nadodrza. Makroregion Odry jest pomostem między osią rozszerzenia UE w kierunku wschodnim i południowym. Obszar ten ma szansę stać się nowym europejskim regionem gospodarczym, może odegrać istotną rolę w dalszym rozwoju UE pod warunkiem nowoczesnego i zintegrowanego podejścia do gospodarki wodnej w tym do żeglugi śródlądowej, sportu i rekreacji na rzece i dla zrównoważonego rozwoju krajobrazu kulturowego.

7. **Ratyfikacja przez Polskę i Niemcy Umowy EKG-ONZ z 19 stycznia 1996 r. o Europejskich drogach wodnych międzynarodowego znaczenia** nazywaną umową AGN sporządzonej na forum Komitetu Transportu Śródlądowego ONZ. Polska jest jedynym krajem nie posiadającym sprawnych połączeń z systemem dróg wodnych Europy Zachodniej, który tej umowy nie podpisał.

Pozostaje mieć nadzieję, że ta istotna część gospodarki naszego kraju jakim jest gospodarka wodna uzyska odpowiednią rangę, że mieszkający nad rzekami będą wyłącznie korzystać z uroków swoich domostw, że rzeki nie będą niszczyły dorobku mieszkańców, okręgów, państwa, że rzekom zostanie przywrócone ich odwieczne gospodarcze znaczenie.

Dr Jan Pyś

Polskie obozy koncentracyjne

Najprawdopodobniej wzięło się to „uproszczone” sformułowanie z niewiedzy, bezmyślności wielu ludzi i z nierzetelności dziennikarskiej. Ale czy tylko ?

1.) „Sprawą szczególnie skandaliczną jest, moim zdaniem, zbyt częste używanie terminu „obóz oświęcimski” lub „obóz Oświęcim”. To terytorium nie było wtedy polskie, tylko germańskie, a nazewnictwo polskojęzyczne budzi w świecie fatalne skojarzenia, ułatwiające wrogom Polski jej skalowanie. (...) Winien mieć tylko niemiecką nazwę: Auschwitz, by również tytułarnie przypominał światu pod którym panowaniem i przez kogo był założony. (...)

Jedyną zasługą (upadłego po zaledwie trzech numerach) tygodnika „Wręcz przeciwnie” była wydrukowana tam sensacyjna informacja, że upowszechnianie wobec niemieckich obozów śmierci terminu „polskie obozy koncentracyjne” wymyślił w 1956 r. szef zachodnioniemieckiego kontrwywiadu Alfred Benzinger, by „zdjąć z Niemców odpowiedzialność za Zagładę”. Sądzę, iż cała ta trwająca do dziś operacja ma kolebkę w dyrektywie Stalina: „Przeciwników nazywajcie faszystami lub antysemitami. Trzeba tylko wystarczająco często powtarzać te epitety” (1943). [Waldemar Łysiak, „Nazwiska i nazwy”, „Łysa prawda”, „Uważam Rze”, nr 5(52)/2012, 30 I-5 II 2012, str. 98]

„Niestety, (...) są ludzie, którzy (...) opowiadają o „polskich obozach śmierci”, co jest haniebnym kłamstwem i niegodziwością. (...)

W styczniu 1942 roku na konferencji na berlińskim przedmieściu Wannsee podjęto decyzję, że naród żydowski miał zostać wymordowany do ostatniego mężczyzny, do ostatniej kobiety i ostatniego dziecka.

Obrodom – w których wzięło udział wielu prominentnych przedstawicieli reżimu narodo-socjalistycznego, m.in Adolf Eichmann – przewodniczył Reinhard Heydrich. Padły wówczas słowa, że sprawa 1,5 miliona Żydów została już „załatwiona”. Ostateczne rozwiązanie kwestii żydowskiej – wtedy właśnie powstał ten straszny termin – miało zaś objąć 11 milionów ludzi.

Aby ludobójstwo na taką skalę było możliwe, należało stworzyć fabryki śmierci, które pozwoliłyby szybko, w sposób przemysłowy, uśmiercać gigantyczną ilość ludzi. To w końcu byli Niemcy, ludzie, którzy wszystko robili w sposób poukładany i systematyczny. „Ordnung muss sein”. (...) Nigdy wcześniej i później w dziejach świata nie podjęto za biurkiem decyzji o fizycznym unicestwieniu całego narodu.

Niemcy swoje fabryki śmierci wybudowali na polskiej, okupowanej przez nich ziemi. Niemcy nieprzypadkowo dokonali dzieła zagłady w Polsce. (...) Zrobili tak dlatego, że właśnie tutaj mieszkała największa w Europie społeczność żydowska. 3,5 miliona ludzi. Najwygodniej było więc ich wymordować na miejscu. Nie chcieli też tego robić na oczach własnych obywateli. (...)

Obok Żydów w tych obozach ginęły setki tysięcy Polaków. Intelktualistów, szlachciców, działaczy podziemia, oficerów, księży i zwykłych ludzi. Mordowanych tak samo jak mordowani byli Żydzi. (...)

27 stycznia cały świat obchodzi Międzynarodowy Dzień Holocaustu. (...) Gdyby to ode mnie zależało, nazwałbym ten dzień Dniem Holocaustu i Sprawiedliwych Wśród Narodów Świata. (...) ONZ, która w 2005 roku podjęła decyzję o jego ustanowieniu, nie przez przypadek wybrała [tę] datę. Tego dnia bowiem Armia Czerwona wyzwoliła Auschwitz-Birkenau. (...) Największą z niemieckich fabryk śmierci.” Na polskiej ziemi, okupowanej przez Niemców. [Szewach Weiss „Polacy pozostali niezłomni”, „Rzeczpospolita”, 2011 „Opinie”, str. A14]

2.) „Ruch autonomii Śląska organizuje projekcję filmu pt „Polskie obozy koncentracyjne”. Chodzi o zbudowane na polskiej ziemi po II wojnie światowej komunistyczne obozy zarządzane przez UB. Tytuł filmu został – pisząc delikatnie – wybrany fatalnie. Tak jak łagry na Syberii nie były rosyjskie, tylko sowieckie, tak obozy w Świętochłowicach czy Jaworznie nie były polskie, tylko komunistyczne. Ślązacy, którzy domagają się, aby większość społeczeństwa liczyła się z ich wrażliwością, powinni też liczyć się z wrażliwością większości.” [Piotr Zychowicz, „Uważam Rze”, nr 6[53]/2012, 6–12.02.2012 r., str. 9, „peryskop” – historyczny telegraf – Polska]

Michał Płociński: „Kazimierz Kutz twierdzi, że odpowiedzialność za terror spada na Polaków.” Zygmunt Woźniczka (historyk): „– To były obozy komunistyczne, nie polskie. Totalitarny system w perfidny sposób wykorzystywał antagonizmy polsko-śląsko-niemieckie. Głównymi zbrodniarzami nie byli strażnicy i kapo, którzy bili i głodzili więźniów, tylko decydenci: sekretarze partii, prokuratorzy, sędziowie, wysokiej rangi urzędnicy w Warszawie i w Moskwie, którzy wydawali decyzje i zachęcali do terroru.(...)” MP: „Czyli można mówić o „polskich obozach”. Komuniści byli przecież Polakami. ZW: „– To jest nadinterpretacja. Ci bezpieczniacy mordowali nie tylko Ślązaków, ale także Polaków: działaczy niepod-

ległościowych, żołnierzy polskiego podziemia, a i polskich wieśniaków. To była machina, która pochłaniała wszystkich. Nie zgadzam się z określeniem „polskie obozy”. Oczywiście, strażnicy w obozach mówili po polsku, ale przecież Polska nie była krajem suwerennym. Do tego terror dotyczył całego kraju – obozy nie były tylko na Śląsku.” [„Rzeczpospolita, 24.02.2012 r., A2, 2.strona, Rozmowa, „Komunistyczny gułag na Śląsku”]

Wybór tekstów: Kpt „Nemo”

Z pewnym zdziwieniem przeczytałem ten wybór tekstów. Okazuje się, że w III Rzeszy obozy były niemieckie (a nie nazistowskie), ale po 1945 r.

w RP (później PRL) obozy były komunistyczne (a nie polskie).

Ciekaw jestem, co na ten temat powiedzieliby członkowie załóg żeglugi odrzańskiej w latach powojennych, przeważnie pochodzący z Opolszczyzny i traktowani jako obcy, a często represjonowani nie za opór przeciwko komunizmowi, tylko za niewłaściwe zdaniem urzędników pochodzenie narodowe. Przypuszczam, że większość z nich obozy w Jaworznie, Świętochłowicach czy Łambinowicach uważała za polskie. Mogę na ten temat coś powiedzieć, bo wielu członków mojej rodziny było w obozie w Jaworznie.

*redaktor techniczny
(według pewnego polityka
zakamuflowana opcja niemiecka)*

Zmiana czasu

Od kiedy zmieniamy czas: z „zimowego” na „letni”, i odwrotnie? Kto to wymyślił – i po co?

W XVIII w. Benjamin Franklin wymyślił, że na zmianie czasu można zaoszczędzić.

Pierwszym krokiem w kierunku wprowadzenia czasu letniego była tzw konferencja południka zerowego w Waszyngtonie w 1885 r. Podzielono wtedy kulę ziemską na 24 strefy czasowe. Natomiast pierwsza zmiana czasu miała miejsce w 1916 r., kiedy czas letni wprowadzili Niemcy, a więc dotyczyło to także polskich ziem pod zaborem pruskim.

W Polsce czas letni wprowadzono dopiero po II wojnie światowej w latach 1957–1964. Następnie powrócono do niego w roku 1977 i tak już zostało do dziś.

W okresie letnim, kiedy dzień jest długi, na naszej szerokości geograficznej, Słońce „wstaje” dosyć wcześnie, więc przesunięcie czasu daje nam dodatkową godzinę światła słonecznego wieczorem. Jest to więc korzystne. Wtedy faktycznie zużywa się mniej energii elektrycznej do oświetlenia domu. Dzięki lepszej widoczności w godzinach wieczornych na drogach jest mniej wypadków. Zmiana jest też korzystna dla branży turystycznej oraz kawiarni i barów – miejsc, w których spędza się czas wieczorami.

Na pewno zmiana powoduje pewne zaburzenia w transporcie oraz drobne kłopoty osób, które podróżują, szczególnie nocą. Oczywiście są też

ludzie, którzy po prostu zapominają o zmianie czasu, więc mogą się spóźniać. Jeśli zaś chodzi o skutki zdrowotne, to są one niewielkie. Przystosowanie do zmiany czasu nie stanowi raczej problemu, szczególnie dziś, w dobie długich podróży samolotowych, kiedy i tak trzeba się przystosować do dużo większych zmian czasu.

Pracodawcy mogą mieć pewien problem z brakiem jednej godziny zegarowej w dobie pracowniczej. Przesunięcie wskazówek zegara o godzinę do przodu w nocy z soboty na niedzielę nie może jednak wpłynąć na obniżenie pensji pracownika.

Nie może się zdarzyć, by pracodawca nie podjął żadnych działań płacowych i organizacyjnych w związku ze zmianą czasu, uzasadniając to tym, że dłuższa praca przy wprowadzaniu czasu zimowego zostanie zrekompensowana krótszą pracą przy przestawieniu zegarów na czas letni.

Wypowiedź Albina Czubła – fizyka, Kierownika Laboratorium Czasu i Częstotliwości w Głównym Urzędzie Miar, w rozmowie z Oskarem Górzyńskim pt: „Zmianę czasu wymyślił Franklin” („Rzeczpospolita”, 26-27.03.2011 r., „2.strona”, A2) oraz treść artykułu, autorstwa: „-zal”, pt: „Przy zmianie czasu na letni krócej pracujemy”, „Zatrudnienie” („Prawo co dnia”, C1, „Rzeczpospolita”, „”, 26-27.03.2011 r.)

*ku popularyzacji wiedzy o zmianie czasu - streścił
Kpt „Nemo”*

Korespondencje prosimy kierować na adres:

H/P „Nadbór”, Górny awanport śluży 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: Malbo Sp z o.o., Fundusz Regionu Wałbrzyskiego, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, Gdańskie Melioracje Sp. z o.o.