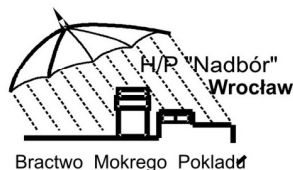


PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn Nr 138

Rok XIII

Luty 2015

Podziękowanie

Drogie Siostry, drodzy Bracia i Sympatycy

Po ponad 12. latach sprawowania funkcji st. brata w Bractwie Mokrego Pokładu, przekazuję ją naszemu znakomitemu bratu Tadkowi Sobiegrajowi- absolwentowi T Ż Ś, kapitanowi ż.sr., b. redaktorowi Żeglarza Odrzańskiego i od lat kilku kronikarzowi Bractwa. Przypomnę, wszystko zaczęło się od rozmowy z profesorem Stanisławem Januszewskim i kolegami- Mańkiem Kosickim, Witkiem Samuelem, Jurkiem Bartoszkim, Heńkiem Pierchałą Bronkiem Kotwickim, Wojtkiem Kato na Zjeździe Absolwentów T Ż Ś w 2002 r. Cośmy inicjowali, wykonali? Wiele z tego zapisano na łamach naszego biuletynu Prosto z Pokładu w jego 134 numerach. Współpraca z Fundacją Otwartego Muzeum Techniki i Muzeum Odry, z ich oddanymi sprawom historii i żegludze osobami, układała się b. dobrze. Z szacunkiem i uznaniem wspominam naszych Braci , którzy odeszli na wieczną wachtę, komandora Mieczysława Wróblewskiego, kapitana inż. Mańka Kosickiego, dra Józka Burkę, dra Emila Pacześniaka, inż. Rajmunda Tobego, szefa Kapituły Włodka Choynackiego, nestora Jurka Krysiaka, kapitanów Zyge Szewczyka, Leszka Stelmaszyka, Zbyszka Nowaka, a także Rysia Dębowskiego i Andrzeja Jastrzebskiego, którzy byli ostoją Bractwa, a swym autorytetem i działaniem wspierali naszą klubową pracę. Dziękuję moim najbliższym Braciom: Staszкови Korpackiemu, Wojtkowi Śladkowskemu, Jurkowi Onderko, Staszкови Januszewskiemu, Wiolecie Wrona- Gaj, Rysiowi Majewiczowi, Jankowi Pysiowi, Ani Broniewskiej i Mietkowi Balcerkiewiczowi, Bogusi Kędzierskiej, Januszowi Kajdzie, Danusi i Januszowi Fąfaram, Jadzi Kłosowskiej -Barglik, Monice Szima- Efinowicz i Joli Grocholskiej -nauczycielkom w Sobótce ,a także kpt.kpt., Wojtkowi Kato, Bronkowi Kotwickiemu, Władkowi Stypczyńskiemu, Władkowi Chaszowskiemu, a także Juliuszowi Chwalanie, Leszkowi Mulce, Wojtkowi Śledzińskiemu i Andrzejowi Szafrzańskiemu, kpt.kpt. Jurkowi Hopperowi, Zbyszкови Deniuszowi, Staszкови Kwietniowi, Józkowi Węgrzynowi ,i Zbyszкови Lasocie, dr Jurkowi Lasce, żeglarzom- Darkowi Gurdakowi i Bolkowi Rudnikowi, Hubertowi Adamczykowi, Heniowi Pierchale, Jurkowi Bartoszkowi, Olkowi Bielawskiemu, Tadkowi Sobiegrajowi, Waldkowi Rybickiemu, Irkowi Hinze, Rysiowi Sławczyńskiemu, Tadziovu Dobrocińskiemu, Mateuszowi Haglauerowi, oraz naszym braciom Mańkowi Buszowi, Frankowi Manikowskemu, Jurkowi Miształowi i Edwardowi Ossowskiemu w Bydgoszczy, Kaziowi Kukawce w Poznaniu oraz Andrzejowi Samerkowi w stolicy , sponsorom Zygmuntowi Sieńce, Marcinowi Lubienieckiemu, Wisi Choynackiej, Kaziowi Lisowskiemu, Markowi Battkowi, Adamowi Bartoldowi, Rafałowi Hordejukowi, Michałowi Zawierusze, Olkowi Modrzejewskiemu, Witkowi Szablowskiemu i wielu innym z i mienia i nazwiska nie wymienionym. Dziękuję mojej żonie Bronisławie za wyrozumiałość, cierpliwość i wspieranie. Przed nami jeszcze sporo pracy i zadań, a z nich najważniejsze:

- dokończenie i odbudowa barki Irena Ż-2107
- rewitalizacja h/p Nadbór - w bliżej nieokreślonej perspektywie rejs Nadbora z Ireną na holu do Holandii
- oraz wiele pracy edukacyjnej z młodzieżą i lokalną społecznością we współpracy z Fundacją Otwartego Muzeum Techniki i Muzeum Odry.

Udana konsolidacja środowiska wodniackiego dobrze rokuje tym wszystkim inicjatywom i zadaniom. Potencjał wielu z nas zostanie z pewnością dobrze spożytkowany. A Sympatycy - było i jest ich wielu- to grono będzie jeszcze liczniejsze. Wielkie dzięki za już, i prośba- bądźcie z nami.

Tadkowi Sobiegrajowi ,st. bratu w Bractwie, gratuluję męskiej decyzji, i życzę wszystkiego najlepszego. Wszystkim za to co zrobili dla środowiska wodniackiego, F O M T, Muzeum Odry, Bractwa oraz lokalnej społeczności- serdecznie dziękuję.

Z poważaniem, Zbyszek Priebe

Spotkanie w Klubie Muzyki i Literatury

Od kilku lat pierwsze spotkanie Bractwa w Nowym Roku odbywają się w Klubie Muzyki i Literatury mieszczącego się przy pl.Gen.T. Kościuszki 10. Zaczęło się od tego, że dyrektor Klubu Ryszard Sławczyński (abs.TŻŚ 1983) organizował w styczniu koncerty, na które zapraszani byli nauczyciele z Brucknera 10. Ryszard zaproponował także spotkania Bractwu, i tak się zaczęło. Było koncertowo.

Nasze Noworoczne spotkanie rozpoczęliśmy koncertem Jarosława Królikowskiego – artysty, który śpiewając przypomina utwory znanych wokalistów. Ten występ poświęcił artyście, którego 11 rocznica śmierci przypada na 17 stycznia – Czesławowi Niemenowi. J. Królikowski w sposób dość ciekawy, gawędząc i śpiewając przypomniał postać i piosenki Cz. Niemena. Większość z nas wiekiem nieco starsi ze wzruszeniem słuchało piosenek młodości: „Czas jak rzeka”, „Pod papugami”, „Czy mnie jeszcze pamiętasz”, „Płonie stodoła” i wiele innych. Z uwagą wysłuchaliśmy też w ciekawej interpretacji „Dziwny ten świat” oraz zmieniony w tytule i treści „Sen o Warszawie” na „Sen o Wrocławiu”. Trzeba przyznać, że koncert wprowadził nas w nostalgiczny czas wspomnień.

O bardziej odległych czasach opowiadał nam brat Ryszard Sławczyński, który zaprezentował historię powstania i treść wydanej niedawno książki – albumu pt. „Samochodem przez Kresy. Miejsca sercu bliskie”. Jest to opis ze szczegółami, mapami, fotografiami miejsc, które odwiedził w czasie podróży samochodem od Stepów Akermanskich po Łotwę. Miejsce szczególnych, bo przypominających skąd wywodzą się wielu nasi przywódcy narodowi jak Jan III Sobieski, Tadeusz Kościuszko, Romuald Traugutt, Józef Piłsudski czy Edward Rydz-Śmigły. Z Kresów pochodzili też zapisani w naszej kulturze narodowej wielu Polacy: Kazimierz Wierzyński (Drohobycz), Kornel Makuszyński (Stryj), Józef Konrad Korzeniowski (Berdyczów), Juliusz Słowacki (Krzemieniec), Adam Mickiewicz (Nowogródek). W książce opisane i sfotografowane są mogiły tych, którzy polegli w obronie wolności z okresu wojny polsko-bolszewickiej, legionów, powstań: styczniowego i listopadowego. Prezentując swoją książkę Ryszard podkreślił, że jego zainteresowanie Kresami nie wynika z tego, że z wykształcenia jest historykiem. Jego pasją zrodziła się z chęci poszukiwania i upamiętnienia tych regionów, skąd większość społeczeństwa zamieszkujących zachodnią Polskę pochodzi lub ma tam swoje korzenie. Warto o tym pamiętać.

W krótkiej części organizacyjnej członkowie Bractwa minutą ciszy uczcili pamięć marynarzy, którzy odeszli na wieczną wachtę:

Mirosław KUBICZ (abs.TŻŚ 1985 r.) kapitan barki „Vota” 16 grudnia 2014 r. w rejonie Hannoveru w nieznanym okolicznościach wypadł za burtę i utonął. Czesław ZUSKA (abs. TŻŚ 1979 r.) właściciel firmy Fluss s.c. w Szczecinie zmarł 29 grudnia 2014 r. Będziemy o nich pamiętać

O Bractwie pamiętał poseł Parlamentu Europejskiego Kazimierz Michał Ujazdowski, który przesłał nam życzenia



święteczne. Ich treść prezentujemy w załączeniu. Starszy brat Tadeusz zaproponował nowy skład Kapituły Bractwa:
 Seniorzy Kapituły: Jerzy Onderko i Władysław Stypczyński,
 członkowie Kapituły: Wojciech Kato,
 Mieczysław Lewandowski, Ryszard Majewicz,
 Zbigniew Priebe, Jan Pyś, Wioletta Wrona-Gaj.
 Są to na razie wstępne propozycje, jeszcze nie wszyscy wyrazili zgodę. Po ostatecznym ustaleniu składu odbędzie się spotkanie członków Kapituły i podział zadań.
 Lutowe spotkanie Bractwa Mokrego Pokładu w pierwszy czwartek miesiąca tj. 5.II.2015 r. tym razem w Izbie Pamięci TŻŚ przy Brucknera 10. Do zobaczenia.

T.Sobiegraj



Foto: Janusz Fafara- goście, wykonawcy i Gospodarz spotkania w pięknym Klubie z magicznym klimatem

dr Jan Pyś

Polska infrastruktura transportu rzeczno-egzaminacja w europejskim planie rozwoju w latach 2015-2017

Stagnacja w UE. Jak podkreślają eksperci bez podjęcia odpowiednich działań Europie grozi długotrwały zastój, którego objawy są już widoczne: wysokie bezrobocie, wzrost ubóstwa, realna i nominalna stagnacja zarobków spadek inwestycji publicznych. Wiele projektów inwestycyjnych nie jest realizowanych z powodu barier finansowych, regulacyjnych lub innych. Europa ma ogromne zapotrzebowanie na inwestycje, które przyczynią się do zwiększenia wzrostu gospodarczego i liczby miejsc pracy. Brak wiarygodnych i przejrzystych informacji na temat projektów jest

obecnie główną przeszkodę dla inwestycji. Potrzebny jest plan inwestycyjny, który pozwoli przywrócić zaufanie inwestorów i odblokuje inwestycje sektora prywatnego¹.

Europejski planu inwestycyjny. Jean-Claude Juncker, szef Komisji Europejskiej jest pomysłodawcą europejskiego planu inwestycyjnego. Celem planu Junckera jest przeciwdziałanie stagnacji gospodarczej UE. Plan ma być kluczowym impulsem dla pobudzenia wzrostu gospodarczego i tworzenia nowych miejsc pracy we Wspólnocie. Juncker w wytycznych do planu zaznaczył, że w UE potrzeba inwestycji w projekty infrastrukturalne, szerokopasmowy internet, sieci energetyczne, infrastrukturę transportową w centra przemysłu, sektor badań i rozwoju, a także w wykorzystanie odnawialnych źródeł energii. Plan Junckera ma trzy filary. Pierwszy to pieniądze, drugi szybka ścieżka w przygotowaniu konkretnych projektów do współfinansowania, a trzeci to reformy pogłębiające jednolity rynek UE. Fundusz powinien stworzyć efekt kuli śniegowej. Jedna inwestycja pobudzi kolejne. Plan inwestycyjny ma służyć uruchomieniu publiczno-prywatnych inwestycji w gospodarce w ciągu najbliższych trzech lat (2015-2017)².

Europejski Bank Inwestycyjny (EBI). W zbieranie kapitału ma być zaangażowany Europejski Bank Inwestycyjny. EBI jest gotowy do sfinansowania projektów spełniających odpowiednie kryteria rentowności i znaczenia strategicznego. Zgłoszone przez państwa członkowskie inwestycje posłużą do stworzenia bazy projektów. Zostaną one ocenione pod względem gospodarczym, na te które najlepiej przyczynią się do utrzymania konkurencyjności gospodarki europejskiej. Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS). W ramach EBI ma zostać utworzony Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych o wartości 21 miliardów euro, który miałby wygenerować inwestycje na kwotę 15-krotnie większą. Plan zakłada w najbliższych trzech latach powiększenie publicznych pieniędzy do 315 mld euro. Na inwestycje mają się dołożyć inwestorzy prywatni, a także - na zasadzie dobrowolności - rządy krajów UE. Projekty mogą z powodzeniem uzyskać dostęp do finansowania z samego sektora prywatnego, finansowania za pośrednictwem państw członkowskich lub też do innych źródeł finansowania UE, w tym nowo utworzonego Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych. Nie tylko finanse są przyczyną dotychczasowego blokowania rentownych europejskich inwestycji.

Grupa zadaniowa ds. inwestycji. Do przygotowania planu we wrześniu 2014 r. na wniosek unijnych ministrów ds. gospodarczych i finansowych powołana została grupa zadaniowa ds. inwestycji³. W jej skład weszli przedstawiciele wszystkich państw członkowskich UE oraz Komisji Europejskiej i EBI. W październiku fakt powstania grupy został przyjęty z zadowoleniem przez przywódców Unii Europejskiej. Grupę upoważniono do określenia konkretnych działań na rzecz pobudzenia inwestycji, w tym stworzenia bazy potencjalnie rentownych projektów o znaczeniu europejskim, które mają zostać zrealizowane w perspektywie krótko- i średnioterminowej. Grupa miała zająć się także znalezieniem i rozwiązaniem problemu pozafinansowych barier w realizacji inwestycji. Przeprowadziła analizę inwestycji w odniesieniu do Małych i Średnich Przedsiębiorstw i spółek o średniej kapitalizacji, które stanowią trzon gospodarki UE w zakresie tworzenia nowych miejsc pracy, innowacji i wzrostu gospodarczego. Na początku grudnia w specjalnym sprawozdaniu grupa zadaniowa przedstawiła propozycje inwestycji oraz zaleciła podjęcie następujących działań:

Poprawa otoczenia biznesowego. Kwestią priorytetową powinno być usunięcie barier prawnych i pozaprawnych we wszystkich ważnych sektorach infrastrukturalnych, w tym w energetyce, telekomunikacji, sektorze cyfrowym i transporcie, usunięcie barier na rynku usług i produktów oraz podjęcie dalszych środków w celu pogłębienia integracji jednolitego rynku. Państwa członkowskie muszą kontynuować wdrażanie reform strukturalnych, które sprzyjają przewidywalnemu i przyjaznemu otoczeniu biznesowemu.

Opracowanie krajowych planów długoterminowych inwestycji. Państwa członkowskie muszą podjąć polityczne zobowiązanie do opracowania strategicznych planów długoterminowych inwestycji. Państwa Wspólnoty powinny wymieniać się najlepszymi praktykami w zakresie opłacalnych projektów.

Zapewnienie pomocy technicznej, aby wspomóc rozwój solidnych projektów inwestycyjnych. Unia Europejska powinna powołać punkt doradczy stanowiący miejsce kompleksowej obsługi oferujący promotorom projektów, inwestorom i organom publicznym stały dostęp do doradztwa i wiedzy. UE powinna również zapewnić doradztwo w zakresie konstruowania projektów, aby pomóc promotorom w przyciąganiu dodatkowych inwestycji prywatnych na rzecz projektów o europejskiej wartości dodanej.

Przeprowadzanie ocen projektów stosunku wartości do ceny. W przypadku rentownych projektów państwa członkowskie powinny przeprowadzać oceny stosunku jakości do ceny, aby określić najbardziej skuteczne rozwiązania w zakresie organizacji projektów. Komisja i EBI powinny oferować doradztwo i opracowywać wytyczne w tej kwestii.

Promowanie innowacyjnych instrumentów finansowych W sprawozdaniu proponuje się, aby Komisja i EBI zachęcały

1 <http://biznes.pap.pl/pl/news/pap/info/1161741.bez-luzowania-ue-grozi-stagnacja--ucierpi-przede-wszystkim-europa-wschodnia>

2 http://ec.europa.eu/polska/news/141126_plan_pl.htm

3 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-2480_pl.htm

do korzystania z innowacyjnych instrumentów finansowych w celu przyspieszenia tempa inwestycji prywatnych w projektach o znaczeniu unijnym. Państwa członkowskie powinny także przyspieszyć wykorzystanie instrumentów finansowych, zwłaszcza w ramach europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych.

Szczyt UE. W dniu 18 grudnia 2014 miał miejsce w Brukseli unijny szczyt, któremu po raz pierwszy przewodniczył szef Rady Europejskiej Donald Tusk. Jednym z tematów szczytu było sprawozdanie grupy zadaniowej w sprawie europejskiego planu inwestycyjnego Jeana-Claude'a Junckera⁴. Oprócz propozycji działań Radzie Europejskiej przedstawiono wstępne propozycje inwestycji. Kraje członkowskie sporządziły długą listę projektów, które miałyby być finansowane z nowego funduszu. W całej Unii Europejskiej zgłoszono ponad 2 tysiące projektów. Zaproponowana lista jest punktem wyjścia. Nie wyklucza się dodania do niej w późniejszym terminie innych potencjalnie rentownych inwestycji. Każdy projekt określony przez grupę zadaniową będzie musiał zostać poddany dokładnej ocenie zanim zostanie zaproponowany do finansowania. Podkreśla się, że zobowiązania finansowe Komisji lub EBI w odniesieniu do projektów zidentyfikowanych przez grupę zadaniową nie są automatyczne. Przywódcy państw i rządów Unii Europejskiej z entuzjazmem poparli wielki europejski plan inwestycyjny. W styczniu 2015 r. Komisja Europejska ma przedstawić propozycję przepisów dotyczących nowego instrumentu, którą potem zatwierdzi Rada Unii Europejskiej i Parlament Europejski. Nowe inwestycje mogłyby ruszyć w połowie 2015.

Polska, podobnie jak inne państwa Wspólnoty Polska przygotowała listę inwestycji i poparła Europejski plan rozwoju. Nasz kraj złożył co najmniej 250 projektów na kwotę 17 miliardów euro na lata 2015-2017, powiedziała premier Ewa Kopacz. Przedstawione zostały przykłady grup projektów inwestycyjnych w Polsce, które przyczynią się do zwiększenia konkurencyjności oraz potencjału wzrostu w Europie. Przygotowane przez Polskę projekty obejmują dziewięć grup: (1) transport lądowy, (2) żegluga śródlądowa, (3) inteligentne miasta - inteligentna energia i systemy zarządzania transportem, (4) efektywna i czysta energia węglowa, (5) systemy zbierania, przesyłania i zarządzania danymi (6) rozwój nowych ośrodków badawczo-rozwojowych (R&D), (7) rozwój procesów produkcji nowych materiałów, (8) rewitalizacja gruntów postindustrialnych, (9) inwestycje socjalne dla zatrudnienia i wzrostu.

Sporządzona przez Polskę lista zawiera 16 projektów transportu rzeczno-żeglownego. Inwestycje są brakującymi elementami w sieci korytarzy transportowych. Do tej pory nie były realizowane z powodu braku środków. Mają być finansowane ze środków publicznych lub współfinansowane ze środków prywatnych. Lista polskich inwestycji infrastruktury transportu rzeczno-żeglownego w europejskim planie rozwoju przedstawia się następująco:

| lp | Nazwa inwestycji | Koszt |
|----|---|---------------|
| 1 | Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej do co najmniej IV klasy żeglowności w ramach sieci TEN-T | 5 mld euro |
| 2 | Budowa Kanału Śląskiego | 2 mld euro |
| 3 | Budowa pierwszego etapu kanału Dunaj-Odra-Łaba odcinek Kędzierzyn-Koźle – Ostrawa do co najmniej IV klasy żeglowności | 1 mld euro |
| 4 | Modernizacja Portu Morskiego Szczecin | 1 mld euro |
| 5 | Modernizacja Wisły od km 0 + 000 do 92 + 600 i poprawa warunków hydraulicznych i bezpieczeństwa powodziowego | 0,22 mld euro |
| 6 | Budowa stopnia wodnego na górnej Wiśle - Niepołomice | 0,13 mld euro |
| 7 | Modernizacja Noteci od km 38 + 900 do 176 + 200 | 0,05 mld euro |
| 8 | Modernizacja Noteci i Kanału Bydgoskiego od km 14 + 800 do 176 + 200 do II klasy żeglowności | 0,05 mld euro |
| 9 | Budowa stopnia wodnego poniżej Włocławka | 0,04 mld euro |
| 10 | Przebudowa regulacji na Warcie od km 0 + 000 (Kostrzyn nad Odrą) do 68 + 200 (Santok) oraz na Noteci (od km 176 + 200 do 226 +100) przywrócenie parametrów II klasy żeglowności | 0,03 mld euro |
| 11 | Modernizacja Dolnej Wisły od km 847 + 000 do 772 + 000 | 0,02 mld euro |
| 12 | Modernizacja Dolnej Wisły od km 772 + 000 do 718 + 000 | 0,02 mld euro |

⁴ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/PL/ec/146421.pdf

| | | |
|----|---|----------------|
| 13 | Modernizacja Dolnej Wisły od km 933 + 000 do 847 + 000 | 0,017 mld euro |
| 14 | Modernizacja Kanału Bydgoskiego i śluz od km 14 + 000 do 38 + 900 | 0,015 mld euro |
| 15 | Rewitalizacja skanalizowanej Brdy i przebudowa infrastruktury Bydgoskiego Węzła Wodnego | 0,01 mld euro |
| 16 | Modernizacja śluz na Nogacie, Szkarpawie oraz Martwej Wiśle | 0,005 mld euro |

W Polskiej części listy projektów czytamy, że transport wodny śródlądowy w porównaniu do innych transportów posiada najniższe koszty zewnętrzne, jest najsprawniejszy i jest konkurencyjną alternatywą dla transportu drogowego i kolejowego. Biorąc pod uwagę jego stosunkowo niskie zużycie energii, niską emisję gazów jest bardziej od innych transportów przyjazny dla środowiska.

Potencjał do zwiększenia udziału transportu śródlądowego jest wciąż niewykorzystany. Projekty w tym zakresie mają na celu promowanie i wzmacnianie roli żeglugi śródlądowej w Polsce. Żegluga śródlądowa jest ważnym elementem systemu transportu oraz intermodalnych centrów logistycznych, poprawia dostępu do portów morskich oraz poprawia bezpieczeństwo dostaw. Projekty w obszarze transportu rzeczno wpływają na rozwiązanie problemów związanych z powodzią oraz rozwój regionów w związku z tym działania podejmowane przez kraje sąsiadujące powinny być kompatybilne. Zaproponowane projekty mają na celu modernizację istniejących dróg wodnych, budowę nowych połączeń (drogi wodne, kanały, stopnie wodne). Przebudowę i modernizację struktur hydrotechnicznych.

Koszty projektów: wynoszą od około 5 mln € do € 5 mld. W realizację inwestycji zaangażowane będą instytucje publiczne: Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju oraz Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej.

Główne bariery projektu to: brak finansowania, wysokie ryzyko inwestycyjne, w porównaniu do kosztów, bariery instytucjonalne i prawne. Niektóre projekty są realizowane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-20.

Korzyści społeczno-ekonomiczne: promocja bardziej przyjaznego dla środowiska i stosunkowo tańszego środka transportu, wspieranie rozwoju regionalnego i ponadnarodowego przez tworzenie miejsc pracy i nowych możliwości biznesowych, walka z problem powodzi.

Europejska wartość dodana: realizacja projektów transportu wodnego śródlądowego przyczyni się do osiągnięcia celów UE mających na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych związanych z transportem oraz jednocześnie do zaspokojenia rosnących potrzeb w zakresie transportu ładunków i osób. Rozwój transportu rzeczno jest istotną częścią polityki transportowej UE.

Apel o utrzymanie dziedzictwa lotniczego Wrocławia i Dolnego Śląska

Wrocław, 26 listopada 2014

26 listopada 2014 r. na statkach Muzeum Odry FOMT pod przewodnictwem gen. bryg. Zbigniewa Janosia ukonstytuował się Obywatelski Komitet Budowy Muzeum Lotnictwa we Wrocławiu, powstały z inicjatywy działaczy lotniczych Dolnego Śląska. Przyjęto Apel, wyrażający cele działania Komitetu, adresowany do społeczeństwa Wrocławia i Dolnego Śląska, władz samorządowych i administracyjnych.

W 225 rocznicę wlotu balonem Jean'a Pierre Blancharda nad Wrocławiem zwracamy się do wszystkich, którym bliska jest spuścizna cywilizacyjna i tradycje polskich skrzydeł o wsparcie, zrodzonej przez środowiska lotnicze Wrocławia i Dolnego Śląska, inicjatywy budowy na terenie lotniska Wrocław – Strachowice Muzeum Lotnictwa. Obszar to nieprzypadkowy, nasycony wieloma znaczącymi dla sztuki lotniczej budowlami, w tym zabytkowymi, objętymi ochroną prawną Rzeczypospolitej hangarami, mogącymi stanowić oparcie znakomitej kolekcji statków powietrznych i sprzętu lotniczego. Jej udostępnienie sprzyjać będzie utrzymaniu znaków kulturowych wyjątkowej w skali Europy lotniczej przestrzeni, zbiorowej pamięci, materialnej tkanki tradycji i legendy lotnictwa.

Wrocławskie Muzeum Lotnictwa do narodowego panteonu wprowadzi twórców lotnictwa i ludzi mu służących, których praca, owocowała zdobyczami cywilizacyjnymi XX stulecia, mocno akcentować będzie miejsce Wrocławia i Dolnego Śląska na lotniczej mapie Polski. Wyróżniać je będzie aktywne pole wlotów, dzięki któremu stanie się bliskie Europie i światu. Znacząco wzbogaci kulturalną ofertę naszego miasta, nader istotną w kontekście ambicji wprowadzenia Wrocławia w poczet europejskich stolic kultury.

Gen. bryg. Zbigniew Janos

Obywatelski Komitet Budowy Muzeum Lotnictwa we Wrocławiu ukonstytuowany na spotkaniu założycielskim 26.11.2014

Przewodniczący Komitetu gen. bryg. Zbigniew Janoś

Prezydium Komitetu

- mgr inż. Stanisław Błasiak, Jeleniogórski Klub Seniorów Lotnictwa
- dr hab. Stanisław Januszewski, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki
- mgr Przemysław Pawłowicz, Dolnośląska Akademia Lotnicza.
- mgr inż. Edward Sobczak, Klub Lotników Loteczka

Sekretarz

- Robert Górczyk, Stowarzyszenie Aerodywizjon

Członkowie

| | |
|---|--|
| mgr Michał Bobowiec – Przewodniczący Klubu Platformy Obywatelskiej RP w Sejmiku woj. dolnośląskiego | mgr inż. pil. Jerzy Musiał – Wrocławski Klub Seniorów Lotnictwa |
| Maciej Dmyszewicz – ZHP, Instruktor modelarstwa lotniczego | mgr inż. pil. Henryk Mynarski – Zakład Szybowcowy Jeżów w Jeżowie Sudeckim |
| gen. broni pil. lotnik – kosmonauta Mirosław Hermaszewski | dr Andrzej Paściak – Fundacja Otwartego Muzeum Techniki |
| gen. brygady Wojciech Lewicki – 3 Brygada Radiotechniczna we Wrocławiu | mgr Przemysław Pawłowicz – Dolnośląska Akademia Lotnicza |
| mgr pil. Tadeusz Kaczmarek – Jeleniogórski Klub Seniorów Lotnictwa | gen. brygady dr inż. Bronisław Peikert – Jeleniogórski Klub Seniorów Lotnictwa |
| gen. brygady Andrzej Kaczyński | mgr Krzysztof Radwan – Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie |
| dr pil. Stanisław Maksymowicz – Dolnośląska Akademia Lotnicza | prof. dr hab. inż. Tomasz Winnicki – Karkonoska Państwowa Szkoła Wyższa w Jeleniej Górze |
| mgr inż. pil. Jan Marugi – Klub Lotników Loteczka | mgr inż. pil. Ryszard Witkowski – Klub Seniorów Lotnictwa w Warszawie |

Jak chronić ?

Zabytkowa zabudowa lotniskowa Strachowice jest zagrożona, nie katastrofą przyrodniczą, nie atakiem kosmitów czy „zielonych ludzików”. Ci ostatni są wśród nas. Być może to właśnie oni, a może kosmici, pod osłoną Agencji Mienia Wojskowego dokonują bezprzykładnych aktów barbarzyństwa kupując dobrem kultury narodowej, świadomie doprowadzając zabytkową substancję do ruiny. Wartością nie jest dla nich dzieło sztuki budownictwa lotniskowego, społeczna potrzeba kształtowania środowiska zgodnie z prawami natury, rozumu i kultury, lecz zysk. Nie bardzo wiadomo jak mierzony? Prawdopodobnie tylko mamona. Jeśli rzeczywiście tak jest to może kosmitów z Wrocławia wprowadzić?

Z końcem grudnia 2014 r. Stanisław Januszewski, Andrzej Paściak i Przemysław Pawłowicz opracowali, przesłaną Prezydentowi m. Wrocławia, Wojewódzkiemu i Miejskiemu Konserwatorom Zabytków obszerną opinię o wartościach kulturowych lotniska Wrocław Strachowice, postulując rozszerzenie jego ochrony prawnej, dzisiaj ograniczonej do dwu hangarów, na cały obszar cywilizacyjny, od płyty lotniska począwszy po dalsze 5 hangarów i zabudowę koszarową.

Mówiąc o potrzebie takiej ochrony wskazują, że w przypadku stworzenia tutaj instytucji kultury, największym walorem wrocławskiego lotniska, wyróżniającym go też w rzędzie europejskich instytucji muzealnych, jest możliwość udostępnienia społeczeństwu jak najszerzej pojętej wiedzy o lotnictwie i technice jako zjawisku kulturowym, w sposób integralny, nie zaś asocjacyjny czy addycyjny. Fenomen obszaru cywilizacyjnego może oddziaływać na zwiedzającego przez „zanurzenie” w wyjątkowym, kompletnym środowisku historycznym,



łączącym możliwości działań oświatowo-edukacyjnych i wychowawczych z rekreacją i zabawą. Ten atrybut, podobnie jak nierozdzielne grupy wartości naukowo-poznawczych, ekologicznych, krajobrazowych i zabytkowych decydować mogą o statusie wrocławskiego muzeum lotnictwa, jako przestrzennego, żywego depozytu dziedzictwa kulturowego, elementu Otwartego Muzeum Techniki Wrocławia.

W zakończeniu swej opinii autorzy postulują:

- pilne przejęcie obszaru cywilizacyjnego lotniska Wrocław – Strachowice z rąk Agencji Mienia Wojskowego przez Gminę Wrocław lub Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego (działki 2/1, 1/137, 1/138, 2/2, 2/3, 1/143 i 1/148),
- stałe monitorowanie sytuacji i stanu prawnego działek, dzisiaj jeszcze pozostających w rękach Wojska, działek na których posadowiono m.in. hangary nr 1, 2 i 5, zabudowę koszarową i inną, integralnie związaną z dawną funkcją lotniskową, a to celem przejęcia tych nieruchomości i powiększenia obszaru Parku Kulturowego, również o trawiasty pas przed hangarami 1-8, stanowiący niegdyś pierwotną płytę lotniska,
- objęcie obszaru ochroną, najlepiej przez powołanie do życia Lotniczego Parku Kulturowego, w pierwszym etapie obejmującego teren działek nr 2/1, 1/137, 1/138, 2/2, 2/3, 1/143, 1/148, a dalej działek z hangarami nr 6 i 7, pozostających w rękach Policji, który to obszar sukcesywnie powiększany będzie o działki przejmowane od Wojska. W ten sposób wyeliminuje się niedogodności z jakimi spotkało się dynamicznie rozwijające się krakowskie Muzeum Lotnictwa Polskiego, zmuszone po latach do wykupu na rynku wtórnym, zbytych wcześniej fragmentów lotniska Rakowice - Czyżyny, a niezbędnych dla działalności muzealnej. Lotniczy Park Kulturowy sprawowałby zarząd nieruchomości, pełnił rolę inwestora i organizatora działań oświatowo-edukacyjnych i rekreacyjnych,
- opracowanie studium historyczno-konserwatorskiego i planu zagospodarowania przestrzennego obejmującego obszar lotniska Wrocław – Strachowice,
- opracowanie dokumentacji historyczno-technicznej i konserwatorskiej obiektów lotniskowych,
- w ramach powstającego muzeum lotnictwa gromadzenie bezpośrednich i pośrednich dokumentów materialnych związanych z dziejami aeronautyki i awiacji we Wrocławiu, opracowanie ich pełnego rejestru i przygotowanie ekspozycji.

Z CYKLU „W gazetach (lub czasopismach) napisali ...”

Polak – Niemiec – dwa bratanki ?

Ćwierć wieku po historycznym spotkaniu premiera Tadeusza Mazowieckiego i kanclerza Helmuta Kohla w Krzyżowej na Dolnym Śląsku redaktor Jędrzej Bielecki („Niechęć topnieje”, „Rzeczpospolita”, 21.11.2014 r., str. A8, Kraj, Rocznica: Już połowa Niemców chciałaby mieć za zięcia Polaka. To efekt pojednania.) relacjonuje spotkanie w tym samym miejscu obecnych premierów (premiererek-?!): Ewy Kopacz i Angeli Merkel.

Z badań przeprowadzonych przez Instytut Spraw Publicznych (ISP) wynika, że 74 % Niemców pozytywnie odnosi się do Polaków mieszkających nad Renem, 62 % nie ma nic przeciwko przyznaniu im niemieckiego obywatelstwa, 57 % chętnie widziałoby naszego rodaka w roli przyjaciela, 57 % w roli szefa, a 49% w roli zięcia lub synowej (...) Ocena Polski w Niemczech w ostatnich pięciu latach bardzo się poprawiła.

Autor tego artykułu słusznie zwraca uwagę na znaczną poprawę oceny Polaków w oczach Niemców w ostatnich pięciu latach, tj od 2009 r. Natomiast nie zauważa na o wiele bardziej znaczącą poprawę w ostatnich siedemdziesięciu latach, tj od 1944 r. Wtedy – zapewne – taka ocena była by we wszystkich ankietowych pytaniach zero procentowa, a więc postęp w ocenie jest o wiele, wiele większy !!!

Na co zwraca szczególną uwagę Polak

Kapitan „Nemo”

Korespondencję prosimy kierować na adres:
H/P Nadbor, Górny awanport służby Szczytniki, 50-370 Wrocław, Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@fomt.pl; <http://www.fomt.pl> „Bractwo Mokrego Pokładu”
Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek, Wojciech Śledziński
Mecenas Biuletynu: Gdańskie Melioracje Sp. z o.o., Eco-Polcon Sp. z o.o. Wrocław,
Hydroprojekt Sp. z o.o. Wrocław, Żegluga Bydgoska Sp. z o.o.
