

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn Nr 151

Rok XIV

Luty 2016 r.

Muzeum Odry w niebezpieczeństwie

Kierujemy ten apel do wszystkich, którym na sercu leży Odra, ochrona jej dziedzictwa i potrzeba ożywienia rzeki, zwrotu miasta ku Odrze.

Uprzejmie Was zawiadamiamy, że **Statki Muzeum Odry** – które składają się na Otwarte Muzeum Techniki we Wrocławiu (in spe), a które od 1998 roku cumujemy przy **Wybrzeżu Wyspiańskiego (w awanporcie górnym śluzy Szczytniki)** mogą zostać eksmitowane z tego miejsca w trybie natychmiastowym – pomimo życzliwego zainteresowania się ich pozostawieniem w tym miejscu, kilku komisji Rady Miejskiej Wrocławia i wieloletnich starań Rady, Zarządu i Wolontariuszy Fundacji Otwartego Muzeum Techniki.

Alternatywą dla tej przystani Muzeum Odry, o którą zabiegamy od blisko 20 lat, jest docelowa lokalizacja zabytkowych statków odrzańskich w dawnym porcie węglowym wodociągów wrocławskich, w Porcie Ujście Oławy (d. Schlung – Gardziel). Niestety, jak dotąd wysiłki nasze są bezowocne.

Lat temu kilka brutalnie próbował usunąć nasze statki z awanportu Szczytnik Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, za którym – jak już od kilku lat wiemy – stała Politechnika Wrocławska.

Przez kilka ostatnich lat skrywała przed nami swoje zamysły, kryła je tak dalece, że odmówiła nam – jako stronie postępowania – prawa uczestniczenia w rozprawie wodno-prawnej przyszłości i inwestycji dzisiaj w awanporcie Szczytnik prowadzonej. Dopiero kilka dni temu ogrodziła nas i oświadczyła, że Muzeum Odry

znalazło się na terenie jej budowy (co nie do końca jest prawdą, a jeśli to podkreślamy to tylko dlatego, że sprzeczne zdawałoby się interesy Politechniki i Muzeum Odry znakomicie można pogodzić, przy odrobinie dobrej woli).

Nie wnikając w szczegóły stajemy dzisiaj powtórnie przed groźbą likwidacji Muzeum Odry, ze strony – nie skrywającej już intencji – największej uczelni technicznej w mieście, jednego z założycieli Fundacji, który w czasie naszego sporu z RZGW we Wrocławiu zdradził nas i sprzeniewierzył się misji Fundacji, co skutkowało wycofaniem Politechniki z Rady Fundacji. Nic dziwnego i zdrożnego, skoro własny interes z woli jej władz przełożyła ponad interes społeczny, ochrony dziedzictwa kultury technicznej Odry, Wrocławia i Polski. Szczęśliwie, nie obciąża to środowiska akademickiego Uczelni.

Dzisiaj sprawa to o tyle przykra, że likwidacja Muzeum Odry dokona się w roku, w którym Wrocław odgrywa rolę Europejskiej Stolicy Kultury, także w dniach, w których przygotowujemy udostępnienie zabytkowej barki, w ostatnich dwu latach dzięki wsparciu Prezydenta miasta i Gminy Wrocław oraz ok. 60 polskich i międzynarodowych przedsiębiorstw odbudowanej i przysposobionej do realizacji zadań oświatowo-edukacyjnych Fundacji, nowego, atrakcyjnego elementu muzeum na wodzie.

Nie ma we Wrocławiu miejsca przygotowanego do przyjęcia statków Muzeum Odry, nie ma miejsca bezpiecznego, komunikacyjnie odpowiadającego beneficjentom Muzeum Odry

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

(a odwiedza nas corocznie ok. 10.000 dzieci, młodzieży, seniorów). Takim miejscem może stać się tylko port Ujście Oławy, ale i tutaj próbuje się nas wyeliminować. Ustami Kanclerza Politechniki sugeruje się, że staniemy być może w Porcie Ujście Oławy. Nie mówi się jednak, że pobyt ten przedłuży co najwyżej agonię Muzeum. Politechnika załatwiła sobie przejęcie tego portu – obecnie prowadzone są niezbędne dla tego procedury. Z chwilą ich zakończenia port stanie się placem budowy, na lat kilka. Politechnika wzniesie tam Geocentrum III, a przynajmniej takim zamiarem oczarowała władze miasta. Na żyłkach zabytkowych statków cumować nie możemy, ich przyszłość w porcie jest niejasna. Nie wiemy czy Uczelnia egoistycznie ponownie nie skaże naszych statków na niebyt. Do awanportu Szczytnik już nie wrócimy, jego infrastruktury umożliwiającej funkcjonowanie Muzeum Odry już nie będzie.

Oczarowani wizualizacjami Promenady Politechniki zadajemy sobie pytanie czy dzięki przyjacielskim relacjom Politechniki z RZGW awanport bezpowrotnie utraci historyczną rolę akwenu statków technicznych, zimowiska i schroniska białej floty Wrocławia przed wodami powodziowymi? Wizualizacje zwykle są piękniejsze niż rzeczywistość, a nie widzimy na nich ani pachołów, ani pierścieni cumowniczych, ani dalb, ani pomostów. Łupem złomiarzy spod znaku PWR za kilka dni paść może nasza przystań. Kajaki dalb nie wymagają, wystarczy betonowa półka i betonem pokryta skarpa.

Dokąd pójdziemy? Nigdzie, nigdzie bowiem nie przygotowano dla nas miejsca. Ruszyć się

nie możemy, skazalibyśmy bowiem zabytkowe statki odrzańskie na zmarnowanie.

Podnosić będziemy potrzebę przyzwoitości, również jasnej strategii i polityki odrzańskiej w mieście, mającej na uwadze także równość wielu podmiotów nią zainteresowanych. Te braki generują sytuację, w jakiej się dzisiaj znaleźliśmy, nie z naszej winy, niczym sobie bowiem na lekceważenie Fundacji i Muzeum Odry nie zasłużyliśmy. Wprost przeciwnie, jeśli się dzisiaj o Odrze mimo wszystko mówi, a i sporo robi, to w znacznej mierze jest to efektem niemal 50-letniej pracy założycieli Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, konsekwentnej mimo zmieniających się politycznych konfiguracji, a na tym polu z pewnością z Politechniką konfrontować się nie musimy.

W swoim czasie zdegradowaną socjologicznie przestrzeń nabrzeża Odry przy Wyspiańskiego awansowaliśmy do roli atrakcyjnego i przyjaznego wrocławianom obszaru, jednego z magicznych miejsc Odry i miasta, miejsca które wskazują już wszystkie przewodniki i mapy turystyczne Wrocławia. Być może to jest źródłem naszych kłopotów?

Dzisiaj uczynimy wszystko, by materialne świadectwa dziedzictwa kultury technicznej Polski nie zostały zaprzepaszczone, by Wrocław w roku Europejskiej Stolicy Kultury nie doznał na jej niwie porażki. Wiemy, że znajdziemy wśród Was sojuszników. Tym goręcej zapraszamy Was na plac budowy, na pokłady statków Muzeum Odry.

Wolontariusze Muzeum Odry FOMT

Koniec muzeum Odry we Wrocławiu? Nie ma miejsca dla zabytkowych statków Komentarze wrocławian

25 lutego 2016 Gazeta Wrocławska napisała o sytuacji w jakiej znalazło się Muzeum Odry. Tekst ten, z ciekawą galerią fotografii i krótkim filmem, udostępniła także w internecie. Posypały się komentarze czytelników, których garść tutaj przywołujemy. Dziękujemy za wsparcie.

Czeski film ESK, odrek (gość) 26.02.16, 20:14:46 – Dramat. Wrocław Europejska Stolica Kultury 2016, a nawet porządnego miejsca dla zabytkowych statków nie potrafią znaleźć. Liczą się tylko prywatne biznesy i wspieranie

kultury tam, gdzie i tak już jest rozwijana. Nikogo nie interesują pasjonaci, nawet, jeśli są specjalistami. Nie liczy się jedyne Muzeum Odry w Polsce, bo nie jest „oficjalnym”, państwowym muzeum. Nagłaśniajcie ten temat jak tylko się da! Niech Europa zobaczy, na co idą fundusze i jak niszczy się prawdziwe perły!

Biznes rektora, wodniak (gość) 26.02.16, 15:58:34 – Przez takich muzealników nie da się robić biznesów. Pracują za darmo, kłują w oczy a takich rzeczy żaden biznesmen – rektor nie zniesie!!!

Wrocław, stolica kultury, (gość) 25.02.16, 22:43:49 – Powiedzcie proszę, że we Wrocławiu kręci się jakiś reality show w stylu farsy. Inaczej nigdy nie zrozumieję reguł, którymi „zarządza-
ne” :) jest to „miasto” :/

Grypa, (gość) 25.02.16, 22:36:29 – Fontanny i ostatnio słynny już Hydropolis – za ciężkie miliony. Jak coś się robi małym kosztem to dla władzy nic nie znaczy. Liczą się tylko wielkie i baaardzo kosztowne „projekty”.

Statki Muszą Zostać!!! baku (gość) 25.02.16, 22:01:52 – Nie wyrządzajcie fundacji takiego świństwa! Sam pracowałem przy tych statkach. Będąc studentem chodziłem na blok humanistyczny prowadzony przez profesora na tych statkach. Nikt nie włożył w to tyle serca, co wszyscy ci ludzie, od studentów do członków Fundacji. Nie ma lepszej lokalizacji dla Otwartego Muzeum Techniki. No bo gdzie jak nie przy Politechnice!!! Tylko tutaj mają szansę na prezentowanie się tak jak powinny. Nadbor to ostatni tego typu parowiec w Europie. Ale w niszczeniu zabytków techniki Wrocław jest pierwszy. Szkołę Żeglugi też rozkradli i zniszczyli. A skoro tyle czasu te statki stały, to jaki problem, żeby stały nadal? Znow zła wola obecnego rektora? Skonfliktowanego ze wszystkimi wokół? Jakoś dotąd nie trzeba było 300 tysięcy na wymyślaną adaptację! Ale pewnie jak nie wiadomo o co chodzi to chodzi o kasę. Tylko niszczyć potrafią! Nagłaśniajcie to wszędzie gdzie się da, bo to kolejny skok na kasę!!!

Port węglowy, wert (gość) 25.02.16, 21:47:00 – ten port węglowy to niezłe rozwiązanie bo tam teraz hydropolis, geocentrum i polinka a muzeum byłoby dodatkową atrakcją na wodzie

Port ujścia Oławy, mała mi (gość) 26.02.16, 20:08:21 – zgadzam się, ale jest tu pewien problem: port ujścia Oławy należeć za niedługo też będzie do Politechniki... czyli jak statki mają wejść do portu, którym zarządza ta sama instytucja, co w tym przypadku – prowadząca remont? Muzeum Odry nie wiele trzeba, ale ponad 20 lat istnienia fundacji i ponad 15 muzeum nic we Wrocławiu dla władz i zarządców nie znaczy...

Po co nam Odra, Jacenty (gość) 25.02.16, 17:44:06 – Zasypać Odrę jeżeli jest takim ciężarem dla miasta i będzie spokój. Parę problemów rozwiąże się.

Zgoda, asd (gość) 26.02.16, 09:52:19 – i miejsce na nowe bloki powstanie: w czynnie społecz-

nym zasypmy Odrę.

Komu potrzebne, gość (gość) 25.02.16, 15:49:24 – muzeum Odry, przecież mamy „cudowne” muzeum wody tzw hydropolis

Panie kustosz muzeum Odry, Janusz Szachowski (gość) 25.02.16, 15:36:52 – Czyżby Wrocławskie Forum Rzeczne, wbrew swej deklaracji programowej z 10 listopada 2015 r., nie wykazywało żadnego zainteresowania tematem pozostawiając Pana samego na placu boju?

Budynek aż ukradli na biura dla pwer, gosc (gość) 25.02.16, 14:26:18 – w piwnicy był basen treningowy wioślarzy..... Teraz debile siedza. sobie i krecą młynki. Rektor..

b (gość) 26.02.16, 20:18:08 – a basen nadal jest. widać go przez okna w przyziemiu

Czyli problemu by nie było, (gość) 25.02.16, 14:07:32 – gdyby tylko Politechnika zapewniła na piśmie o możliwości powrotu? Ile zajmuje przygotowanie takiego pisma? Dwa dni? Jeżeli tego nie robią, to znaczy, że chcą się pozbyć muzeum na zawsze, więc się nie dziwię protestującym.zwiń

Brak słów, polo (gość) 25.02.16, 14:01:48 – Wrocław kiedyś żył z rzeki, a teraz się od niej odwraca, a w Berlinie Szprewa ma się bardzo dobrze szkoda takiego położenia jakie ma Wrocław ale władze miasta mają to w du_ _ie

To prawda, aski (gość) 25.02.16, 14:51:30 – i jedyne inwestycje związane z wodą to fontanny

Ko, koko (gość) 25.02.16, 13:43:15 – a co ma gmina wrocław do prywatnego muzeum januszewskiego. gmina i tak już pomogła im dając pieniądze.

Kokoko nie jest spoko, Bu (gość) 25.02.16, 20:26:46 – Wcale nie takie prywatne. Fundacja ma swój statut i realizuje cele w nim zawarte. Sam znam ludzi Tworzących FOMT (bo to nie tylko Januszewski) poświęcają na to sporo czasu i własnych pieniędzy. Nikt nie traktuje tego jako własność prywatną.

A co ma gmina? tez ojciec (gość) 25.02.16, 15:48:11 – Ma tyle samo co państwo do prywatnej szkoły najprzewielebniejszego Ojca Dyrektora Kucyka, który dostaje z naszych kieszeni lekką rączką 26 milionów.

Wrocław otwiera się na rzekę...buahahaha-haha, maćko (gość) 25.02.16, 10:27:15 – Na odrze powstają coraz to nowe mariny. Mieszkańcy Olimpia Port jarają się że będzie marina chociaż developer próbuje się z tego pomysłu wycofać, Promenady Wrocławskie też marina, Angel Wings – marina, przy moście uniwersyteckim

– marina. Tylko k...wa pływać nie ma gdzie. Główna śluza w centrum Wrocławia (ta na której prawie zatopiono cały spływ kajakowy) już nie wiem który rok z rzędu stoi nieczynna. Budowa stopnia wodnego umożliwiającego żeglugę w dolnej, płytszej części Odry ciągnie się już kilkadziesiąt lat i końca nie widać. Teraz likwidacja muzeum na wodzie. Brawo dla województwa dolnośląskiego. Mamy się czym pochwalić.

Politechnika niszczy, Janusz (gość) 25.02.16, 08:50:01 – Politechnika zniszczyła już żeglarsstwo na tej części Odry wyrzucając skutecznie Jacht Klub AZS. Teraz kolej na Muzeum.

CD Cenzura ma się dobrze – Na Politechnice, Obserwator (gość) 26.02.16, 22:41:08 – Pod-

śluchałem rozmowę prof. Januszewskiego ze studentem z Akademickiego Radia Luz. Prosił profesora o wywiad o 15 na Nadborze. Profesor żartobliwie spytał czy ma zgodę Rektora a jeśli nie to uprzedził, że może wylecieć ze studiów. Student odpowiedział, że reprezentuje wolne, niezależne, samorządne itd. Zapytałem później profesora co z tym wywiadem. Ano nic. Student przeprosił, rektor nie zgodził się na przeprowadzenie wywiadu. Ot młodość. Nie do końca jednak durna. Zapytał. A mówią, że cenzura padła wraz z komuną. Ta jednak dobrze się na Politechnice, jak widać trzyma. Powiedzcie czy podobne przygody w relacji z rektorem Was spotkały. To ważne, właśnie namaszcza swoich następców. Czy klony przejmą schedę?

„Brzeskie Gęsi” nie latają

Gdy wzdłuż brzegów Odry zima na dobre zaczyna zadomawiać się, a zimny wschodni wiatr bez przerwy wyje, wtedy to tworzy się po pierwszych nocnych przymrozkach mnóstwo niezmiernie malowniczych płatów kry z ich typową zaokrągloną formą spłaszczzonego pierścienia.. Wtedy to dawno temu mawiano: już zaczyna Viadrus (bóg rzeki Odry) swoje białe zimowe szaty przywdziewać. Obserwując wrocławską Odrę w czasie tegorocznej zimy próżno by czekać aby zobaczyć ten przepiękny fenomen przyrody, być może z powodu spowolnienia nurty rzeki, a może z powodu pogłębienia koryta było to niemożliwe i rzeka od Koźła do Wrocławia pokryła się jednolitą gładką taflą lodu. Dopiero od Ścinawy pojawiły się okrągłe lodowe wianki, które początkowo pojedynczo, aby później coraz bardziej licznie przemieszczać się w dół rzeki.

Lodowe wianki obracając się w wolnym tempie wytwarzają dla nich mistyczny typowy cichy szelest i syczenie w momencie kiedy zaczynają się stykać ze sobą i ciekawy akustycznie spektakl zaczyna nasilać się przy kontakcie z filarami mostowymi. W pewnym momencie zatrzymuje się wszystko i zamienia się to w stałą pokrywą lodową. Mechanizm powstania tego typu pokrywy lodowej powoduje to, że lód odrzański nie jest równy i gładki jak na jeziorze, lecz raczej podobny jest do świeżo zaoranej roli, a jazda na łyżwach z tego powodu na zamrzniętym nurcie rzeczonym jest niemożliwa.

Na Dolnym Śląsku przed laty nazywano te szczególne kry lodowe (śryż) jako „Brzeskie gęsi” (Brieger Gänsen), a nazwa wywodziła się od starego śląskiego nadodrzańskiego grodu Brieg, który należał do obwodu rejencyjnego Wrocławia który dziś nosi polską nazwę Brzeg.



Urodzony w Beuthen (Bytom Odrzański) poeta Jochen Klepper postawił „Brzeskim Gęsiom” w swej znanej powieści „Barka wesołych ludzi” pełen wdzięku literacki pomnik.

Zawartość tej miniatury prozaicznej opisuje czasy które już dawno przeminęły, opisuje zapomniane i ciężkie życie ludzi związanych z Odrą, kapitanów parostatków, właścicieli statków, sterników i marynarzy wraz z ich rodzinami. Wartość i znaczenie tej powieści w obecnych czasach w dużej mierze wzrasta, gdyż znowu swobodnie można stare niemieckie nazwy miejscowości nadrzecznych używać, nazwy, które to już prawie zapomniane były. Czytamy u niego: „Prawie połowa ludności Beuthen (chodzi w tym przypadku o dawną nazwę Bytoma Odrzańskiego) czekało na moście gdyż wszyscy chcieli zobaczyć, jak płaskie kry przy masywnych kłodach mostowych izbic roztrzaskiwały, jak ciężkie bryły jedna w drugą wbijały się, jak ich śnieżne skorupy scalały się, jak w ciągu kilku minut Odra zatrzymała się. W dali, przy zakolu pod Carolath (dziś Siedlisko) widać było jeszcze jak „Brzeskie Gęsi” roily się, a jednocześnie od Nenkersdorf (dziś Drogomil) wyfruwały nowe .

Dziś z opisywanego mostu nie można już patrzeć jak dawniej na rzekę, został on zniszczony pod koniec wojny przez Rosjan i do tej pory nie został odbudowany.

Innym źródłem literackich inspiracji „Brzeskich Gęsi” jest opowiadanie „Brzeskie Gęsi nie latają” autorstwa Helmuta J. P. Auera, rdzennego do roku 1920 mieszkańca Brzegu. Píše on: „Brzeskie Gęsi były rok w rok dla mieszkańców Oławy i Wrocławia niezwykłym zjawiskiem i tematem całodziennych rozmów ponieważ rok w rok w już w okresie późnej



jesieni – mógł to być październik albo także w wypadkach wyjątkowych listopad były już w drodze „Brzeskie Gęsi”. Skąd te interesujące lodowe formacje rzeczywiście przychodzą, nie wiedział dokładnie nikt, ale w zimowe wieczory w izbach domostw przy brzegach Odry tłumaczono to tak: „Gęsi” rodzą się za niezwykłą główką daleko poza miastem w otchłani ciemnego nadodrzańskiego lasu, tam gdzie Święty Mikołaj mieszka. Ich pojawienie się było sygnałem że nadszedł czas do przygotowań świątecznych Bożego Narodzenia . Dziś dużo się zmieniło, przede wszystkim zmienił się klimat i może nadejdzie taki czas ze „Brzeskie Gęsi” pojawiać się będą co roku zwiastując czas do świątecznych przygotowań.

Fotografie wykonałem podczas styczniowego ataku zimy 2010 roku. w Malczycach i Lubiążu, Co prawda nie odzwierciedlają uroku i magii miejsca, jakim jest Bytom Odrzański, ale myślę, że wiernie oddają klimat powstania tego tekstu.

Janusz Fąfara

Co nowego na „Irenie”

Stale dokładamy starań by barka zyskała „umeblowanie” i wyposażenie umożliwiające realizację projektów oświatowo-edukacyjnych, by stała się warsztatem pracy atrakcyjnym i chętnie odwiedzanym przez dzieci, młodzież i seniorów.

20 lutego wrocławska firma meblarska Senator zakończyła montaż regału/gabloty w dużej ładowni. Dysponujemy teraz powierzchnią ekspozycyjną na półkach łącznej długości 34 metrów i niemal 17-metrami szafek, także 2-metrowej długości wieszakiem. Podobną gablotę zabudujemy w ładowni dziobowej, już

mniejszą, długości 8 m, ale działanie to wymaga zdobycia środków finansowych.





Doświadczony meblarz Robert Rufiński, nota bene syn wrocławskiego stoczniewca zakończył budowę „barku” z materiału pozyskanego z wrocławskiej firmy Meblostyl, dzięki życzliwości jej właścicielki, Pani Magdaleny Szewc, która wesprze nas jeszcze materiałem na blaty stołu konferencyjnego (dł. 6,0 m). i blaty czterech stolików wykorzystujących podstawy zabytkowych maszyn do szycia.

Armacell Poland ze Środy Śląskiej ofiarował nam izolację termiczną, którą wprowadziliśmy do węzła cieplnego barki, z udziałem Kapitanów Wojciecha Kato, Józefa Piniewskiego, Stanisława Kwietnia, Mieczysława Balcerkiewicza i Dariusza Haglauera, pokryliśmy nią również blachy drzwi i pokrywy zejściówek do ładowni.

Wrocławskie Studio Agaton Agaty Raszewskiej i Marek Węgrzyn, członek wrocławskiego Yacht Klubu wykonują fototapety, które zainstalujemy na dwu grodziach dużej ładowni.

Viz-Art. Automation z Józefowa podarował nam dwa ekrany projekcyjne, sufitowe, sterowane elektrycznie, wrocławska spółka Projekcja dwa wieszaki sufitowe pod projektory, a Audio Tech, dostawca profesjonalnych systemów nagłośnieniowych, audiowizualnych i oświetleniowych wysokiej klasy głośniki..

Poznańska Wyższa Szkoła Bankowa z inicjatywy Kazimierza Kukawki, członka Bractwa Mokrego Pokładu przygotowuje dla nas 3 komputery stacjonarne z oprogramowaniem,



zaś wrocławska firma Exence, specjalizująca się w dostarczaniu zaawansowanych rozwiązań informatycznych wspierających działalność operacyjną oraz rozwój firm i instytucji, ofiarowała nam kilka noteebooków, które zainstalujemy na barce i służyć będą ekspozycji prezentacji, filmów, galerii fotografii odrzańskich etc.

Tarnowska Firma Zegar Wojciecha Dzikowskiego i Alicji Zyder wsparła nas darowizną 60 metrów rurki i 80 wspornikami sufitowymi dzięki czemu podjęliśmy zabudowę relingów podsufitowych, podobnych tym z „Wróblina”, które pozwolą eksponować plansze wystaw czasowych.

Pol-Ger, nasz sąsiad ze Smoluchowskiego, świadczący szeroką gamę usług biurowych wykonał oprawę 50 numerów biuletynu „Prosto z pokładu” (nr 101-150) i liternictwo przygotowane przez Kapitana Wojciecha Kato dla barki „Irena” (nazwa barki, numer rejestracyjny, armator, siedziba armatora.

Przed nami jeszcze sporo pracy. Wciąż poszukujemyumeblowania biura na barce (nie-wielkie biurko, stół, komoda, 3 krzesła), koniecznie z lat 30. XX w. lub starszego, odpowiadającego czasowi budowy barki i pierwszych lat jej eksploatacji.

Stanisław Januszewski

Spotkanie styczniowe Bractwa

Spotkanie 14 stycznia 2016 było nader uroczyste. Nie tylko dlatego, że było to pierwsze spotkanie w Nowym Roku i to w Izbie Pamięci w dawnej naszej szkole, którą nadal obdarzamy

wielkim sentymentem. Uroczysty charakter nadawała spotkaniu obecność jubilata profesora Ryszarda Strusińskiego. Nic też dziwnego, że na spotkanie przybyli absolwenci TŻŚ



z pierwszego rocznika: Kazimierz Kukawka, Zdzisław Mordal, Zbigniew Priebe (1957 r.), z późniejszych Jan Sokołowski (1963 r.), Henryk Pierchała (1966 r.), czy też z ostatnich lat pracy „Strusia”: Jacek Adamczyk, Mirosław Grabowski (1983 r). Trudno wyliczyć wszystkich.

Były życzenia, kwiaty, płyny orzeźwiający, a od Bractwa w prezencie obraz, akwarela artysty Wojciecha Górki przedstawiająca klasztor Bernardynów we Lwowie. Było wielkie wzruszenie, bo właśnie tam po ulicach biegał w młodych latach Ryszard Strusiński. Kończył szkołę podstawową, kiedy wybuchła wojna. Sowieci zagarnęli Lwów i Ryszard znów wrócił do szkoły podstawowej, do 7 klasy w 10-letnim programie nauczania. W 1941 r. po wkroczeniu Niemców zaprzestano wszelkich form kształcenia. Musiał się zgłosić w Arbeitsamcie. Dostał propozycje; albo wywózka do Niemiec, albo praca w firmie obsługującej na zapleczu wojsko. Za namową jednego z Niemców, który zasugerował, że jak wyjedzie może już żywy nie wrócić wybrał opcję drugą i w 1944 r. wraz z cofającymi się Niemcami znalazł się w Krakowie. Tam po wyzwoleniu kontynuował naukę. Nie wiedział jak powiadomić rodziców, że jest cały i zdrowy. Poczta nie działała. Kolega doradził mu, żeby skorzystał z uprzejmości kolejarzy. Napisał list i dał maszyniście pociągu



towarowego jadącego w rejon Lwowa. Pociąg nie zatrzymał się jednak na dworcu we Lwowie. Maszynista wyrzucił list na peron. Podniósł go zawiadowca i tak list dotarł do rodziców.

Rodzice po wysiedleniu ze Lwowa zamieszkali we Wrocławiu. „Ja też przenieśliem się do rodziców – kontynuuję wspomnienia profesor Strusiński. W 1953 r. ukończyłem studia o kierunku wychowanie fizyczne. Nie byłem kujonem, należałem jednak do grupy tych najlepszych. Kiedy rektor wręczał dyplomy i nakazy pracy sądziłem, że jako jeden z lepszych będę miał możliwość wyboru miejsca pracy. Takie były zwyczaje. Niestety nie znalazłem się w tej grupie. Okazało się, żeby skorzystać z tego przywileju trzeba było należeć do odpowiedniej organizacji. Ja poza sferą sportową, nie udzielałem się nigdzie. Jako jeden z ostatnich otrzymałem nakaz pracy w szkole w mało znanej miejscowości w łódzkim. Prorektor pocieszył mnie, że może coś znajdzie we Wrocławiu. Po jakimś czasie zgłosiłem się do niego: - „Jest miejsce we Wrocławiu - zaczął rozmowę,- w szkole z trudną młodzieżą, w Technikum Żegluga Śródlądowej.” Tak właśnie związałem się z naszą szkołą na 33 lata, tzn. do chwili przejścia na emeryturę.”

„Młodzież nie okazała się tak trudna, choć były na początku pewne kłopoty. Pamiętam, jak



grupa naszych chłopców goniła jednego wrogiego osobnika z Sołtysowic – wspomina profesor. Było to w rejonie placu Grunwaldzkiego. Chłopak wpadł do sklepu, z którego ja wychodziłem. Stałem w drzwiach i nie wpuściłem naszych. Nie stawiali sprzeciwu. Razem wróciliśmy do internatu. Nie robiłem z tego wielkiego problemu, zyskałem w ten sposób posłuch. Nie miałem większych problemów z uczniami. Miałem kilka klas wychowawczych i do dzisiaj, jak widać spotykam się z wielką serdecznością ze strony swoich wychowanków. Nie miałem też problemów z przełożonymi. Jak rozpoczynałem pracę dyrektorem był Stanisław Waszczyński. Jednak krótko, bo po trzech miesiącach zastąpił go Jerzy Baczyński. Inżynier górnik, działacz komunistyczny z Francji. Zaprowadził trochę porządku w szkole. Mnie też wezwał pewnego razu do siebie. zaproponował mi wstąpienie do partii. Zdziwił się kiedy odmówiłem. – Jak to, nie chce pan awansować? – argumentował. Odszedł od nas 1955 r. Po wakacjach był już inny dyrektor. Kiedy spotkaliśmy się po pewnym czasie we Wrocławiu powiedział do mnie: - Jaki ty byłeś mądry, że mnie nie posłuchałeś i nie zapisałeś się do partii. To nie jest ta organizacja, o której myślałem.

Miałem też zabawną sytuację z dyrektorem Tadeuszem Cieślą. Zima w początkach lat 60. Napadało dużo śniegu. Nie mieliśmy gdzie biegać na gimnastyce. W ramach WF-u wykorzystaliśmy uczniów i odśnieżyliśmy teren wokół szkoły. Zostałem wezwany do dyrektora. Nie wiedziałem o co chodzi. Z duszą na ramieniu wchodziłem do gabinetu. Kawa czy herbata – zaproponował dyrektor. Wybrałem herbatę i trochę się uspokoiłem, bo przy tzw. „opeerach”

propozycji takich nie było. Dyrektor wyjaśnił, że właśnie wrócił z zebrania w Dzielnicowej Radzie Narodowej Psie Pole dyrektorów szkół i zakładów, którego tematem było odśnieżanie ulic. – Właśnie otrzymałem pochwałę – wyjaśnił dyrektor, jako jedyny w dzielnicy, bez żadnych nakazów i apeli doprowadziłem do oczyszczenia ulic wokół szkoły. Wiem, że to za sprawą pańską się stało i serdecznie za to dziękuję. Uścisk dłoni zakończył spotkanie.”

Długo jeszcze trwały wspomnienia wydarzeń szkolnych. O rozbudowie szkoły w latach 60-tych ubiegłego wieku, o osiągnięciach sportowych drużyn szkolnych, o studniówkach, szkolnych imprezach i wielu innych wydarzeniach związanych z pobieraniem nauki w Zespole Szkół Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Nie zabrakło na koniec pytania, jak dożyć w formie tak sędziwego wieku. Profesor powiedział, że podstawą jest sport. Nie ten wyczynowy, ale ruch dla przyjemności. Podkreślił, że nie palił papierosów. To dzięki swojej mamie. Bo jak już uzyskał pełnoletniość tato poczęstował go papierosem. Kiedy zapalił była przy tym jego mama, spojrzała wymownie i z wielkim wyrzutem powiedziała: - Synku, ty palisz? Młody Ryszard tak się zawstydził, że więcej po papierosa nie sięgnął. Do dzisiaj uwielbia długie spacerować, na kolację zjada miskę mamałygi, a przed snem czasem wypija kieliszek czegoś mocniejszego. Wielu lat życia profesorze, abyśmy mogli jeszcze wiele razy powspominać lata świetności nieistniejącej już dzisiaj naszej szkoły.

Kolejne spotkanie Bractwa planowane jest 18 lutego 2016 r. o godz. 17 w Klubie Muzyki i Literatury.

Tadeusz Sobiegraj

Spotkanie w Klubie Muzyki i Literatury

Gospodarzem lutowego spotkania Bractwa Mokrego Pokładu był dyrektor KMil Ryszard Sławczyński (abs.TZŚ z 1984 r.). Dla uatrakcyjnienia spotkania przygotował nam koncert fortepianowy w wykonaniu znakomitych artystów. Usłyszeliśmy rytmy polki i utwór „Slepicka” z „Czeskich Tańców” oraz mocno akcentowane takty „Fantazji koncertowej” na tematy czeskich pieśni narodowych kompozytora Bedricha Smetany, w polskie rytmy wprowadził nas „Wielki Polonez” Juliusza Zarębskiego. Tą dynamiczną muzykę zaprezentowała nam pianistka Weronika Manikowska, która już

wielokrotnie koncertowała i zdobywała nagrody w kraju i zagranicą Obecnie jest studentką studiów magisterskich Akademii Muzycznej im. I.J. Paderewskiego w Poznaniu.

Kolejne uniesienia muzyczne przeżywaliśmy przy utworach F. Chopina: Polonezie A-dur op.40 i bardziej popularnym Polonezie As-dur op.53, a także słuchając Ballady g-mol op.23, która przypominała nam czas twórczości F. Chopina w epoce romantyzmu. Po mistrzowsku utwory te wykonał Mikołaj Ferenc – absolwent Ogólnokształcacej Szkoły Muzycznej I i II stopnia im. Karola Szymanowskiego, a także Akade-



mii Muzycznej w Krakowie. Obecnie prowadzi klasę fortepianu w Ogólnokształcącej Szkole Muzycznej we Wrocławiu. W swoim dorobku posiada wiele wyróżnień i nagród muzycznych. Wspomnieć należy, że Mikołaj jest synem Jacka Ferency – absolwenta TŻŚ

z 1975 r. Szkoda Jacku, że nie mogłeś z nami zostać. Może z czasem dołączysz do Bractwa.

Dołączyli właśnie do nas kapitan legenda Władysław Lisicki wraz z małżonką i Wilhelm Wierzbicki - abs. TŻŚ z 1964 r. wydział dróg wodnych. Serdecznie witamy w gronie Bractwa.

Po uniesieniach muzycznych musieliśmy przejść do rzeczywistości i to bulwersującej i smutnej. Teren Nabrzeża Wyspiańskiego gdzie przycumowane są nasze statki muzealne został ogrodzony, jako teren budowy, a flotę kazano odstawić bez określenia miejsca, gdzie można byłoby nasze statki bezpiecznie ustawić.

Historię tego wydarzenia przedstawił Ryszard Majewicz. Otóż Rejonowy Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu przekwalifikował wody górnego awanportu śluzy Szczytniki, na wodę stojącą, co umożliwiło przejęcie nabrzeża przez Politechnikę Wrocławską. Ta z kolei chce



nabrzeże wybetonować i przystosować do jakich celów – tego nie wiemy. Ta bulwersująca informacja zdominowała dyskusję członków Bractwa, z której wyniknęły następujące spostrzeżenia:

- osoby na kierowniczych stanowiskach w RZGW Wrocław nie mają pojęcia czym zarządzają, bo śluza Szczytniki wraz z awanportami stanowi element drogi wodnej, budowle śluzy i awanportu zbudowane są na Odrze, a to jest rzeka, która płynie. Można wyjść na Odrę i zobaczyć;

- awanport śluzy to miejsce gdzie statki czekają na wejście do śluzy i powinny być wyposażone w odpowiednie urządzenia cumownicze np. dalby. W górnym awanporcie śluzy Szczytniki powinny być odpowiednio wysokie, aby przy dużej wodzie była możliwość cumowania statków, które w tym rejonie mają tam jedyne schronienie;

- to RZGW w 1999 roku wykonało dalby i pomost przy Wybrzeżu Wyspiańskiego jako miejsce postoju zabytkowej jednostki pływającej i do dzisiaj tej sytuacji nikt nie zmienił, więc skąd polecenie usunięcia jednostki?;





- w dyskusji podkreślano też że najlepszym miejscem na cumowanie zabytkowych statków byłby port Ujście Oławy (dawniej Węglowy).

W perspektywie udostępnienia zabytkowej wieży ciśień Muzeum Odry w tym porcie stanowiłoby atrakcyjny element dla zwiedzających Wrocław, obok powstałego już Heliopolis.

Członkowie Bractwa uzgodnili, że podejmą wszelkie starania aby nagłośnić sprawę lokalizacji miejsca postoju zabytkowych statków, a sprawą betonowania nabrzeża awanportu służby Szczytniki zainteresować władze miejskie, ochronę środowiska a także media. W oelni poprą stanowisko zarządu Fundacji – ani kroku od dalb w awanporcie Szczytnik. Dzisiaj to jedyne bezpieczne miejsce na postojowisko statków Muzeum Odry.

Zadne okoliczności nie przeszkodzą nam w organizacji kolejnego spotkania, tym razem zgodnie z przyjętym zwyczajem w pierwszy czwartek marca tj. 3.03. o godz. 17-tej na naszych zabytkowych statkach.

Tadeusz Sobiegraj

Dlaczego Odra powinna być modernizowane do minimum IV klasy żeglowności

W Polsce jest ok. 4000 km dróg wodnych. Daje to naszemu krajowi 5 miejsce w Unia Europejska (UE) pod względem długości akwenów komunikacyjnych. W kraju mamy dogodne położenie rzek dla transportu rzeczno. Aż 80% polskiego przemysłu leży nad drogami wodnym. Niestety tylko 5% dróg wodnych gwarantuje rentowny transport (drogi wodne IV klasy i wyższe) co eliminuje nasz kraj z wymiany handlowej prowadzonej drogami wodnymi zarówno z Europą zachodnią jak i wschodnią. Po polskich akwenach nie tylko nie pływają obce statki ale także coraz mniej polskich. Statki śródlądowe i polskie załogi, z powodu złych warunków nawigacyjnych, coraz częściej zakładają firmy i pływają po drogach wodnych Europy Zachodniej. Według Raportu Najwyższej Izby Kontroli tylko 10% dróg wodnych posiada parametry nawigacyjne określone przepisami. Ze względu na zaniedbania inwestycyjne nie wszystkie drogi wodne w Kraju nadają się by być modernizowane dla potrzeb przewozu ładunków. Niektóre z nich, z wyłączeniem akwenów ważnych strategicznie, mogą być wspaniałym produktem turystycznym, o który, na podstawie porozumień, mogą dbać

władze samorządowe czy organizacje turystyczne.

Niektóre drogi wodne W Polsce posiadają znaczenie strategiczne dla UE. Przez nasz kraj przechodzą unijne korytarze sieci bazowej TEN-T (Trans-European Network-Transport). Pierwszy to przebiegający ze wschodu na zachód korytarz Morze Północne-Bałtyk drugi z północy na południe korytarz Bałtyk-Adriatyk. Korytarze te powinny być muldimodalne co oznacza synchronizację komunikacji i przeładunków wzdłuż korytarzy w ramach trzech środków transportu. UE wspiera rozwój transportu rzeczno czego dowodem są środki przeznaczana na ten rodzaj transportu, liczne dokumenty oraz wsparcie. Znaczenie strategiczne niektórych polskich akwenów transportowych podkreśla także Organizacja Narodów Zjednoczonych (ONZ). W Porozumieniu o Głównych Śródlądowych Drogach Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN) określone są istotne dla rozwoju gospodarczego Europy polskie akweny: rzeka Odra (E-30), połączenie wodne Gdańsk-Brześć (E-40) połączenie wodne Kostrzyn-Kaliningrad (E-70).

Od lat nie wykorzystujemy gospodarczo rzek. Nawet modernizując drogi wodne odtwierzamy zaledwie ich historyczne parametry nawigacyjne i przystosowuje wyłącznie do celów ochrony środowiska i ochrony przeciwpowodziowej. To ograniczone podejście do podnoszenia poziomu cywilizacyjnego rzek uniemożliwiło skorzystanie z dotacji UE przeznaczonych na rozwój sieci TEN-T w latach 2004-2013. Obecnie po przygotowaniu odpowiedniej dokumentacji (wykonawczej i środowiskowej) i jej akceptacji przez UE będzie możliwe wpisanie poszczególnych akwenów i skorzystanie ze środków przeznaczonych na rozwój sieci TEN-T po roku 2023. Modernizacja niektórych odcinków Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów historycznych ma się odbywać ze środków Banku Światowego. Środki te są zwykłą pożyczką, którą będziemy musieli zwrócić. Odrzański System Wodny powinien być nie tylko ekologiczny i bezpieczny, ale także powinien zaspakajać cele gospodarcze. Cele te można zrealizować z bezzwrotnych dotacji z UE na rozwój sieci TEN-T. Pożyczka z Banku mogłaby być jedynie polskim wkładem na rozwój sieci TEN-T. Konieczne są działania modernizacyjne całego jednolitego, niepodzielnego systemu jakim jest Odrzański System Wodny.

Budowa rzecznej infrastruktury nie jest droga co wynika z porównania kosztów budowy dróg komunikacyjnych tj. dróg wodnych, autostrad i linii kolejowych. Szacuje się, że w Polsce jeden kilometr autostrady kosztuje 8 mln euro, co daje ok. 32 mln złotych. Budowa kilometra linii kolejowych to koszt 16 milionów złotych. Wybudowanie jednej śluzy na drodze wodnej kosztuje ok. 320 mln złotych. Powyższe oznacza, że koszt wybudowania jednej śluzy to koszt 10 kilometrów autostrady lub 20 kilometrów linii kolejowej. Budowa śluzy poprawia warunki nawigacyjne z reguły na odcinku 30-80 kilometrów. Porównanie kosztów budowy poszczególnych rodzajów dróg komunikacyjnych w Niemczech również korzystne jest dla transportu rzeczno-żegluga. Koszt budowy żegluga kanału Ren-Men-Dunaj (RMD) oraz dróg innych środków transportu wynosi:

- 1 km Kanału RMD wyniósł 14 mln euro (kanał posiada wysokie i skomplikowane technicznie stopnie wodne. Akwen nie tylko służy żegludze wybudowane tu hydroelektrownie spłacające budowę kanału, a woda z Dunaju zasila północną Bawarię),
- 1km autostrady – koszt 10 mln euro,

- 1 km szybkich linii kolejowych to koszt 18 mln euro (Deutsche Bahn pomiędzy Würzburgiem i Hanowerem).

Dodatkowo przeprowadzona modernizacja dróg wodnych dla potrzeb transportu rzeczno-żegluga zwiększa ich wartość gospodarczą, społeczną oraz kulturową podnosząc poziom rozwoju cywilizacyjnego rzek i regionów. Gromadzona między stopniami woda to surowiec niezbędny dla rozwoju wielu dziedzin gospodarki narodowej. Surowiec ten ma swoją wartość ekonomiczną. Szacuje się, że polskie zasoby wodne osiągają poziom zasobów Egiptu. Korzyści ekonomiczne mogą przynieść także usługi wodne na rzecz hydroenergetyki, melioracji, sprzedaży wody, pozyskiwania kruszywa, transportu rzeczno-żegluga, turystyki, rybactwa i rybołówstwa, ochrony przeciwpowodziowej itp. Potrzeby krajowe na te usługi są duże. Szacuje się, że roczne zużycie wody w Polsce sięga 12 mld m³, 150 mln t to roczne zapotrzebowanie w kraju na kruszywa, natomiast zasoby hydroenergetyczne Polski to ok. 13,7 TWh. Dodatkowe korzyści ekonomiczne wynikające z regulacji rzek to także: (1) koło zamachowe gospodarki, (2) katalizator integracji regionów, (3) wzrost liczby miejsc pracy, (4) likwidacja start związanych z powodzią i suszami, (5) poprawa stosunków wodnych. To przede wszystkim budowa stopni wodnych na rzekach pozwala gospodarczo wykorzystywać rzeki i podnosić poziom rozwoju cywilizacyjnego obszarów przyrzecznych. Stopnie wodne pozwalają precyzyjnie sterować przepływami wody tj. bezpiecznie przepuszczać gdy jest jej zbyt dużo i gromadzić gdy jest jej za mało. Co oznacza, że stopnie wodne zwiększają bezpieczeństwo powodziowe, a woda w nich zgromadzona zapewnia zaspakajanie potrzeb ludności, przemysłu i rolnictwa. Woda zgromadzona między stopniami wodnymi korzystnie wpływa także na rozwój wodolubnych ekosystemów czego dowodem jest wpisanie 80% Odry oraz wszystkich zbiorników retencyjnych z rzeką związanych do obszarów NATURA 2000.

Odra jest rzeką międzynarodową 80 kilometrów odcinek Odry przepływa przez Czechy, później Polskę, a na odcinku 179 km Odra stanowi granicę między Polską i Niemcami. Odra łączy Morawy ze Śląskiem, Saksonią, Brandenburgią, Ziemią Lubuską i Pomorzem Zachodnim. Działania państw nadodrzańskich udowodniły, że istnieje zainteresowanie żegluga na Odrze ale także, że każde państwo nadodrzańskie ma inną wizję rozwoju rzeki. Czesi

planują Kanał Dunaj-Odra-Łaba (kończący się w Kędzierzynie-Koźlu) do Vb klasy żeglowności, Niemcy modernizują Kanał Hohensaaten-Friedrichsthaler Kanał i Odrę Zachodnią do Vb klasy drogi wodnej. Natomiast Odra graniczna z inicjatywy strony Polskiej, na podstawie porozumienia z Niemcami, będzie modernizowana do III klasy żeglowności. Z powyższego płynnie wniosek, że należące do Unii Europejskiej państwa nadodrzańskie nie wypracowały jednej wspólnej wizji rozwoju dla leżącego w centrum Europy ważnego akwenu komunikacyjnego. Odra podobnie jak inne międzynarodowe rzeki np. Mozela, Sawa, Dunaj, Ren powinna być zarządzana przez międzynarodowe gremium Polski, Czech i Niemiec. Mogłaby to być międzynarodowa komisja zajmująca się: (1) utworzeniem międzynarodowego systemu żeglugi na rzece, (2) zrównoważoną gospodarką wodną obejmującą współpracę w zakresie zarządzania zasobami wodnymi (3) ilością i jakością wody dla wszystkich rodzajów użytkowników oraz do celów ochrony i poprawy ekosystemów wodnych, (4) ochroną przed szkodliwym działaniem wody (powódzie, susze, erozja, pochód lodu), (5) podziałem kosztów związanych z utrzymaniem dorzecza.

Transport rzeczny posiada wiele walorów. W niektórych sytuacjach jest niezastąpiony. Posiada liczne zalety jako transport specjalistyczny do przewożenia pewnego rodzaju ładunków, jako transport nowoczesny, ekologiczny i transport sprzyjający rozwojowi innych dziedzin gospodarki. Transport rzeczny jest predysponowany do przewozu ładunków niebezpiecznych, masowych, przestrzennych, wagowych (nietypowe, ponadnormatywne, ponadgabaryty, nienormatywy, wielogabaryty), przewozu odpadów komunalnych i kontenerów. Zaletą transportu rzeczno-żeglownego jest zdolność do szybkiej alokacji znacznych ilości ładunków między regionami. Jako transport tani i alternatywny wpływa znacząco na obniżenie kosztów transportu i ceny

produktów finalnych. Żegluga śródlądową np. w kontenerach możemy przewozić wszystko. Transport rzeczny charakteryzuje się rekordowo niskimi kosztami środowiskowymi. Statki żeglugi śródlądowej emitują 5 razy mniej gazów cieplarnianych niż transport kołowy. Przeniesienie części ładunków z dróg kołowych na drogi wodne może zmniejszyć emisję CO₂ o ok. 12 mln ton rocznie. Dalsze ograniczenia emisji gazów cieplarnianych przyniesie wybudowanie na istniejących i przyszłych stopniach wodnych elektrowni wodnych.

Aby uzyskać korzyści z Odrzańskiej Drogi Wodnej i na odpowiednim poziomie dotacje musi ona być zmodernizowana i posiadać przynajmniej IV klasę żeglowności. Po modernizacji rzeka może być wspaniałym uzupełnieniem łańcucha logistycznego dostaw. Szacuje się, że roczna wielkość produktów (bez surowców) firm niegdyś związanych z Odrą wynosi: Grupa Azoty - 6 mln t, Huta Łabędy - 1,5 mln t, Cementownia Górażdzie - 5 mln t, General Motors - 200 tys samochodów, Holding Węglowy - 73 mln t, Gazoport Świnoujście (LNG) - 5 mld m³, Wrocław i okolice ok. - 200 kontenerów dziennie, ładunki z czeskich Moraw ok. 4 mln t., ładunki z Brandenburgii ok. 5 mln t. Tylko 1/10 część surowców i ładunków powyższych firm przewożonych Odrzańską Drogą Wodną pozwala oszacować potencjał przewozowy Odry na poziomie ok. 20 mln t rocznie. Należy dodać, że powyższe szacunki nie biorą pod uwagę ładunków, które po zbudowaniu korytarza transportowego Odry dodatkowo zostaną wygenerowane w Nadodrzu oraz innych regionach Europy czy świata. Na przykład ważnym pod względem wymiany handlowej dla Nadodrza mogą okazać się Indochiny dla których droga z Kanału Sueskiego przyszłym Kanałem Dunaj-Odra-Łaba do Wrocławia jest dwa razy krótsza niż tradycyjna przebiegająca Morzem Śródziemnym przez Hamburg.

Jean-Claude Juncker szef Komisji Europej-

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

skiej jest pomysłodawcą europejskiego planu inwestycyjnego. Plan ma być kluczowym impulsem dla pobudzenia wzrostu gospodarczego i tworzenia nowych miejsc pracy we Wspólnocie. Lista inwestycji (patrz tabela) w Polsce zawiera propozycje ściśle związane z Odrzańską Droga Wodną.

Dokumenty pozwalające na realizację inwestycji odrzańskich w ramach Planu Junckera powinniśmy przygotować do 2017 r.

Istnieje duże zainteresowanie rentowną drogą wodną władz lokalnych. W roku 2012 Konwent Marszałków RP przyjął stanowisko w sprawie ujęcia kluczowych odcinków polskich dróg wodnych w transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, a w roku 2015 sejmiki niektórych województw nadodrzańskich przyjęły uchwały o modernizacji Odry od granicy z Republiką Czeską do ujścia do Morza Bałtyckiego do IV klasy żeglowności. Odra powinna dla nas pracować gdyż oferuje tani transport, miejsca pracy, białą energię, bezpieczeństwo energetyczne i powodziowe. Obecne traktowanie Odry jest zwyczajnym marnotrawstwem.

Dlaczego Odra oraz kluczowe odcinki dróg wodnych w Polsce powinny być modernizowane do minimum IV klasy żeglowności

1. Bez kanalizacji Odry (budowy kolejnych stopni wodnych) nie jest możliwe doprowadzenie rzeki ani do III ani do IV klasy żeglowności.
2. Kanalizacja Odry pozwoli retencjonować wodę czyli zbierać wodę dla potrzeb: ludności, przemysłu, rolnictwa, środowiska. Dbanie o ilość wody jest jednym z dwóch podstawowych celów Dyrektywy Wodnej.
3. Kompatybilność strategii zależnych od gospodarki wodnej takich jak: transport rzeczny, hydroenergetyka, turystyka wodna jest jednym z pozostałych celów Dyrektywy Wodnej.
4. Dorzecze powinno być dostosowywane dla potrzeb człowieka, środowiska naturalnego i ochrony przeciwpowodziowej ze środków pochodzących z usług wodnych (gospodarcze wykorzystanie rzeki) o czym mówi Dyrektywa Wodna.
5. Nie gospodarnością jest modernizacja rzeki do III klasy a następnie modernizacja do IV

klasy i niszczenie (zalanie) wcześniej wykonanych budowli hydrotechnicznych (ostrog, opaski)

6. Rentowność drogi wodnej IV klasy jest znacznie większa niż III klasy.
7. Budowa Odry do III klasy dalej będzie wąskim gardłem i nie zespoli rzeki z sieciami dróg wodnych Europy Zachodniej, południa i wschodu Europy. Wszystkie drogi wodne istniejące i planowane mają IV bądź Vb klasę dotyczy to: Kanału Odra-Szprew, Kanału Odra-Hawela i planowanego przez Czechów Kanału Dunaj-Odra-Łaba czy dróg wodnych Białorusi i Ukrainy. Wąskie gardło pozbawi nasz kraj korzyści z tranzytu ładunków.
8. Koszt kanalizacji do III klasy (12 mld zł) czy do IV klasy (20 mld zł) jest porównywalny. Wydatki te można rozłożyć na kilka lat. Na autostrady i drogi szybkiego ruchu rocznie wydajemy ok. 30 mld zł .
9. Budowa Odry do III klasy nie uprawnia nas do korzystania ze środków TEN-T. Aby skorzystać ze unijnych dotacji Odra musi mieć parametry przynajmniej IV klasy żeglowności.
10. Środki na modernizację Odry związane z rozwojem sieci TEN-T pozwolą zrealizować cele: transportowe oraz przeciwpowodziowe i środowiskowe.
11. Transport rzeczny jako transport alternatywny wpłynie na zmniejszenie ceny usług innych transportów i w konsekwencji cen produktów.
12. Transport rzeczny przyczyni się do zmniejszenia kongestii na drogach kołowych.
13. W Europie Zachodniej nie ma statków, które mogą pływać po drogach wodnych III klasy żeglowności. Jedynym armatorem, który miał takie statki jest firma OT Logistycs, która zezłomowała dużą część floty.
14. Zagospodarowane akweny i budowa stopni wodnych przynosi korzyści gospodarcze.
15. Żegluga śródlądowa potrzebuje argumentów, które jasno i wyraźnie udowodnią, że transport rzeczny jest opłacalny. Budowa nie rentownych dróg wodnych III lub mniejszej klasy, dodatkowo ślimaczących się przez dziesięciolecia, przynosi więcej strat niż korzyści.

Jan Pyś

Z CYKLU: "W gazetach (lub czasopismach) napisali ...

Budowa Zbiornika Świnna Poręba zakończona?

Strona internetowa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej pod datą 12.10.2015 r. informuje: „W sobotę 10 października 2015 r. oficjalnie oddano do użytku zapora czołową na Skawie w Świnnej Porębie (...) Dzięki temu zbiornik jest w pełni gotowy. Ale inwestycja nie jest zakończona.”

Autor tej informacji w następnym akapicie przypomina także, że: „Prace badawcze i przygotowanie inwestycji rozpoczęły się w latach 60. XX wieku.” (www.kzgw.gov.pl 12.10.2015 r.)

Tak zredagowaną, powyższą notatkę prasową, Kapitan „Nemo” przekłada „z polskiego na nasze” - i informuje pt Czytelników, że:

- rzeczona „Inwestycja realizowana od lat 60. XX wieku” – czyli od ponad pół wieku – i jeszcze „nie jest zakończona”,

- „w pełni gotowa” jest (prawdopodobnie!, jedynie) jej zasadnicza część, czyli jej zapora czołowa,
- mimo tego, politycy i urzędnicy postanowili „przeciąć wstęgę”, zareklamować „medialnie” swój „sukces” oraz spotkać się na imprezie,
- propaganda sukcesu ma się dobrze,
- bicie światowego rekordu Guinnessa w długości budowy zbiorników wodnych trwa nadal, i nie jest prawdą, że już jest zakończone.

O czym to - pt Czytelników - informuje i zapewnia wnikliwy analityk inwestycji gospodarki wodnej, a w szczególności stron internetowych Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej oraz zamieszczanych tam notatek prasowych.

Kapitan "Nemo"

Korespondencje prosimy kierować na adres:

H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbtor@fomt.pl; www.fomt.pl „Bractwo Mokrego Pokładu”

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

Mecenas Biuletynu: Gdańskie Melioracje Sp. z o.o., Eco-Polcon Sp z o.o.,
Hydroprojekt Sp z o.o. Wrocław, Żegluga Bydgoska Sp z o.o.