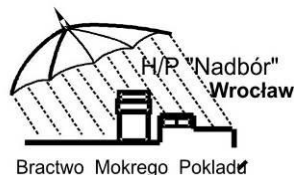


# PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie  
[www.fomt.pl](http://www.fomt.pl)

Biuletyn Nr 153

Rok XIV

maj 2016

**Janusz Fąfara**

## Tu warto było być, to warto przypomnieć

### Rzecz działa się w październiku 2012 roku

Myślałem że już wiele w życiu widziałem. O naiwności ty moja – gdyż inaczej tego nazwać nie sposób. Zobaczyć Odrę zmieniającą swój wygląd niczym kameleon jest przeżyciem zgoła mistycznym, a może bardziej jednak estetycznym. Jak głosi teoria, każde przeżycie estetyczne dokonuje się w mnogości faz następujących po sobie. Przeżycie estetyczne rozpoczyna się, gdy na tle spostrzeżonego realnego przedmiotu pojawia się szczególna jakość, która nie pozwala podmiotowi przeżywającemu pozostać „zimnym”, natomiast jest wprawiany w szczególny stan wzruszenia.



Mój udział w spektaklu przechodzenia ze stanu wody „dziś” normalnego do ekstremalnie niskiego, to prawdziwe przeżycie estetyczne. Miało miejsce bladym świtem, kiedy słońce jeszcze nie weszło, a tylko wschodnia część nieba zaczęła pokrywać się powoli purpurą. Na tym tle rysował się widok czarnych wież jazu elektrowni Wały Śląskie (dziś już nieistniejących). Był to spektakl niepowtarzalny. Niegdyś, mimo „świętej” niedzieli, wybrałem się do Brzegu Dolnego z ciekawości. Chciałem

zobaczyć, jak wygląda rzeka przy stanie wody na wodowskazy w Nadzorze 50 cm. Czasy, kiedy odcinek ten (chodzi o odcinek od śluzy Brzeg Dolny w dół rzeki) pokonywały 1000-tonowe zestawy pchane, przeszły już do historii. Dziś, w dobie suszy hydrologicznej, by statek o zanurzeniu do 130 cm, pokonać mógł w miarę bezpiecznie drogę wodną między Ścinawą a Brzegiem Dolnym, trzeba co najmniej przez dwie doby gromadzić wodę na odcinku Brzeg Dolny-Rędzin (odcinek ten mimo woli stał się



swoistym mini-zbiornikiem retencyjnym). Następnie robi się kontrolowany krótki, około pięciogodzinny zrzut wody na jego końcówce lub początku, w zależności od tego – czy płynie się w dół rzeki, czy też w górę. Tylko dzięki tej operacji obiekty pływające mogą w miarę bezpiecznie przemieszczać się.

Cała to procedura niesie z sobą czasami tragiczny w skutkach finał, gdyż niestabilny, bezustannie się wahający, skrajnie niski i wysoki przepływ wody spowodował daleko idącą erozję dna rzeki, na długości ok. 50 km średnio przekraczającą 1 metr (bezpośrednio poniżej stopnia wodnego ponad 2 metry).

Tymczasem, gdy jesienny świt zaczął rozjaśniać granat nocy, powoli wyłaniał się z mroku obraz rzeki, jakiego jeszcze nigdy nie widziałem. Dziś dużo mówi się o degradacji koryta Odry na tym odcinku. Mówić to jedno, ale zobaczyć to na własne oczy – to zupełnie inne przeżycie. Poranne doznania estetyczne przechodzenia z nocy w dzień od razu diabli wzięli. Rzeka, od połączenia z dolnym kanałem śluzowym w kierunku przewozu, w tym momencie była ciekim o szerokości około 40 metrów, a w moście

kolejowym jej szerokość nie przekraczała nawet 30 metrów. Na brzegach odsłonięte głazy i wypłukane konary starych dębów tworzyły obraz jakby nie z tej epoki. Szczególnie widoczne były progi kamienne prowadzone w poprzek rzeki (jeden jakies 20 metrów powyżej gazociągu, a drugi vis à vis domu kultury). Ten przypominał fragmenty jazu, a historia mówi że w 1561 roku ówczesny właściciel Brzegu Jan Falckenhain ponoć w tym akurat miejscu zbudował na Odrze jaz. Każdy przepływający przez jaz statek opłacał cło, a obok jazu funkcjonował duży młyn wodny).

Wyłoniły się z wody również fragmenty trzech filarów starego mostu, który zbudowano na potrzeby linii kolejowej Wrocław-Wołów w roku 1873, a dzisiejszy most został po zniszczeniach wojennych odbudowany w roku 1948. Sam most to obraz zaniedbania infrastruktury kolejowej równy dzisiaj stanowi większości budowli hydrotechnicznych, nic dziwnego, że pasują do siebie jak ulał.

Pod mostem, na środku toru wodnego, choć w tym momencie trudno to nazwać torem wodnym, z wody wyłoniło się coś, co przy-

pominało konary dębu. Przespacerowałem się wałem aż do przeprawy promowej (byłej), gdyż chciałem zobaczyć, jak przebiegają prace przy budowie Gminnego Ośrodka Pomocy Społecznej i traktu spacerowego z widokiem na panoramę Odry.

Mogę powiedzieć, że robi się. Wolno bo wolno, ale jak inwestycja dobiegnie końca, będzie to przepiękny kawałek odrestaurowanej historii. Wracając do Odry. Powiadomiłem kierownika Nadzoru Wodnego w Brzegu Dolnym, pana Pawła Łazika o zauważonej przeszkodzie w nurcie rzeki. Zareagował kierując w to miejsce już następnego dnia inspekcję. Oznakowała przeszkodę i już kolejnego dnia była na miejscu jednostka robocza Perkoz, która spłynęła w Rejon przeszkody przy poniesionym stanie wody. Gdy jej poziom osiągnął stan wodowskazowy zbliżony do tego z niedzieli, przystąpiono do prób wyciągnięcia przeszkody. Z pozoru banalna czynność, okazała się nie lada wyzwaniem dla ekipy pracowników. Okazało się, że konar drzewa, który wyłonił się z wody, był wklinowany w stalowe fragmenty jakiejś Konstrukcji mostu lub resztki wózka remontowego podwieszanego pod most, nie wiadomo dlaczego i kiedy zrzuconego do rzeki.

Konar udało się wyciągnąć, lecz metalowa konstrukcja była nie do ruszenia. Zabezpieczono miejsce boją i dalsze czynności przełożono na dzień następny. Nazajutrz ponownie przystąpiono do próby wyciągnięcia z wody czegoś, co przypominało elementy kratownicy mostowej. Niestety, pomimo wielu prób – nie udało się tego dokonać. Zmniejszono jedynie zagrożenie prawdopodobieństwa kontaktu z jednostką pływającą poprzez wgięcie części wystającej stalowego elementu w kierunku dna.

Jak wspomina emerytowany kierownik Nadzoru Wodnego, pan Sułtarzewicz – jest to na pewno fragment konstrukcji mostu, który podczas odbudowy został po prostu zrzucony do wody i naturalnie zasypany wleczonym rumowiskiem w czasie, gdy jeszcze nie było stopnia wodnego. W czasie, gdy zaczęła nasilać się gwałtowna erozja denną, element ten został po prostu obnażony z płaszczyka kruszywa. Z kolei obniżenie dna rzeki dokonało reszty, czyli element ten stał się po prostu widoczny.

Przy okazji trałowania natrafiono dodatkowo na zerwaną kotwicę, której również nie udało się wyciągnąć. Aby usunąć te przeszkody ze szlaku żeglownego (które przy średnim stanie wody, czyli większym od tego z dnia prób wydobycia o ponad 100 cm teoretycznie nie stwarzają zagrożenia) trzeba zaangażować w te roboty specjalistyczny sprzęt i większą jednostkę pływającą. A tego niestety, wrocławski RZGW nie posiada (gdzie te czasy, kiedy to w nie tak odległej jeszcze epoce, firma ta pod innymi szyldami dysponowała stajnią wszelakiej maści jednostek i urządzeń specjalistycznych na potrzeby utrzymywania szlaku żeglownego w należytym i bezpiecznym stanie).

Niestety, moda na odchudzanie majątku Spowodowała wycinkę i wyprzedaż, niekiedy za bezcen, wartościowego sprzętu, a zlecenie prac obcym firmom, które z kolei roboty sobie powierzone zlecają innym podwykonawcom, tylko podraża przeprowadzenie najprostszych operacji. Jak sama nazwa wskazuje – ZARZĄD jest od zarządzania, a nie jakąś tam firmą od barbaria się błocie. Tak czy inaczej, prawdopodobnie w przyszłym tygodniu znowu mają być podjęte czynności oczyszczenia szlaku żeglownego z przeszkód podwodnych.

## Spotkanie kwietniowe

Rozpoczęliśmy od chwili ciszy. Uczciliśmy w ten sposób pamięć zmarłego 2 kwietnia br. kapitana Henryka Molendy. Miał 79 lat. Był jednym z pierwszych absolwentów utworzonej w 1960 r. Państwowej Szkoły Technicznej Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Od tego momentu na całe swoje życie zawodowe związał się z żeglugą. Pływał głównie na barkach motorowych nie tylko po Odrze, ale również po drogach wodnych Zachodniej Europy. Będziemy Go pamiętać jako cichego, spokojnego, serdecznego i zawsze chętnego do pomocy kolegę.



Spotkanie Bractwa odbyło się oczywiście już na pokładzie barki „Irena”. Pierwszą więc sprawą było podsumowanie imprezy z 18 marca br. „Chrzest barki”. Mimo problemów z nagłośnieniem, oficjalne otwarcie podwoi barki i uroczyste nadanie jej imienia przebiegało sprawnie i zgodnie z wcześniejszymi zamierzeniami. „Najważniejsza była frekwencja, a ta dopisała” podsumował prof. Stanisław Januszewski. Na efekty nie trzeba było czekać. Fundacja otrzymała dotację MKiDN na sprzęt audiowizualny na barkę. Wspacie MKiDN zyskał także projekt rejsu „Ireną” po Odrze skanalizowanej do Kędzierzyna-Koźła. Tematyka rejsu zdominowała przebieg spotkania. Profesor Stanisław Januszewski przedstawił już konkretny termin rejsu (1-14 czerwca br.) z miejscami postoju w m.in. Oławie, Rybnie, Brzegu, Dobrzenu, Opolu, Krapkowicach, Koźlu, Nowej Wsi na kanale Gliwicki.

Celem rejsu będzie promowanie dziedzictwa kultury technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej, zaakcentowanie walorów pracy człowieka związanej z wykorzystaniem rzeki i potrzebą

dalszego jej zagospodarowania. W czasie postoju barki w wyznaczonych miejscach potrzebni są kapitanowie z Bractwa, którzy opowiedaliby zwiedzającym o rzece, statkach, zapoznawali z nazewnictwem, węzłami, tradycjami marynarskimi. Chętni proszeni są o zgłaszanie się do prof. S. Januszewskiego lub naszego Bractwa.

W kwietniowym spotkaniu Bractwa po raz pierwszy uczestniczyli: Leszek Pieczyński – inżynier po Wydziale Budowy Statków Rzecznych na Politechnice Wrocławskiej, w swojej pracy zawodowej sprawował funkcje kierownicze w wielu przedsiębiorstwach, obecnie jest koordynatorem Rady Doradców Łoży Dolnośląskiej Business Centre Club. Pragnie razem z Bractwem propagować gospodarcze wykorzystanie Odry;

Władysław Wąsik – absolwent TŻŚ Wrocław z 1966 r., przez 5 lat pływał na statkach PP Żeglugi na Odrze, potem pracował w biurze, przez 20 lat kierował przewozami pasażerskimi. Po skończeniu studiów przez wiele lat był dyrektorem Domu Pomocy Społecznej. Odra zawsze była mu bliska, należał do wielu organizacji mających na celu gospodarcze i turystyczne wykorzystanie rzeki.

Serdecznie witamy nowych członków bractwa i zachęcamy do aktywnego uczestnictwa w pracach Bractwa.

Brat Adam Bartold jest naszym aktywnym członkiem, drukuje biuletyn „Prosto z pokładu”, często też na spotkaniach proponuje nam super wycieczki, których jest organizatorem. Właśnie z jednej z takich wycieczek skorzystał nasz starszy brat Zbigniew Priebe i wraz z wnukiem



wybrał się w rejs po morzu Śródziemnym. Na spotkaniu obaj panowie podzielili się swoimi wrażeniami, udokumentowanymi przepięknymi zdjęciami. Słuchaliśmy i oglądaliśmy z wielkim zaciekawieniem. Były to opowieści tak inspirowane, że brat Adam zyskał grono nowych klientów.

Tadeusz Sobiegraj

dr Jan Pyś

## Uruchomienie żeglugi na Odrze

**Do tematu należy podejść w kilku podanych niżej przedziałach czasowych, w których można uruchomić przewozy na następujących odcinkach :**

- Przedział krótkoterminowy ok. 1 roku – uruchomienie żeglugi na trasie Śląsk-Wrocław
- Przedział średnioterminowy do 4 lat – uruchomienie żeglugi na trasie Śląsk – porty morskie Odry.
- Przedział długoterminowy do 2030 r. – przyłączenie Odry do sieci europejskich międzynarodowych dróg wodnych

### **Przedział krótkoterminowy – uruchomienie żeglugi na trasie Śląsk-Wrocław**

Aktualnie ważnym zagadnieniem jest zajęcie się problemem uruchomienia żeglugi na trasie Śląsk-Wrocław. Regularny transport ładunków na tej trasie został zaniechany w roku 2013, w którym to OT Logistics zaprzestał przewozów węgla do KOGENERACJA S.A. (wcześniej Elektrociepłownia Wrocław) drogą wodną. Na tym odcinku Odrzańskiej Drogi Wodnej panują w miarę stabilne warunki nawigacyjne trwające przez min 270 dni w roku. Wydaje się, że

ponowne uruchomienie transportów drogą wodną będzie trwało ok. jednego roku oraz będzie wymagało koordynacji następujących zagadnień:

- Droga wodna
- Porty
- Ładunki
- Zleceniodawcy
- Przewoźnicy

## **Droga wodna**

Na tym odcinku Odra, Kanał Gliwicki, Kanał Kędzierzyński wymagają kilku działań pozwalających na uruchomienie żeglugi, do których należą:

- uruchomienie śluz żeglugowych,
- zaplanowanie remontów infrastruktury (śluzy i jazy) w okresie przerw nawigacyjnych (tj. styczeń, luty) tak, aby remonty nie wpływały na warunki przewozów,
- pogłębienie miejsc, które uniemożliwiają pełny załadunek jednostek pływających. Głębokość tranzytowa na tym odcinku drogi wodnej nie powinna być mniejsza, niż 1,8 m.
- Za działania powyższe odpowiada RZGW we Wrocławiu i RZGW w Gliwicach (Kanał Gliwicki).

## **Porty**

Dla realizacji przewozów na trasie Śląsk-Wrocław niezbędne jest uruchomienie istniejących portów rzecznych przynajmniej w miejscowościach: Gliwice, Kędzierzyn-Koźle, Kędzierzyn AZOTY, Opole FAMET, Wrocław Port Miejski, nabrzeże przeładunkowe KOGENERACJA S.A. oraz port i kanał (który powinien powstać) Elektrociepłowni Opole.

### ***Port Gliwice***

Port ma słabą infrastrukturę przeładunkową pozwalającą na przeładunki ład-woda. Problemem jest także stan basenów portowych, w których głębokość nie pozwala na korzystanie z portu. Na terenie portu w Gliwicach działa Śląskie Centrum Logistyki S.A., którego większościowym akcjonariuszem jest miasto Gliwice. Port stanowi wolny obszar celny. Władze Portu (Centrum) od lat zabiegały o wykorzystania transportu wodnego dla celów prowadzenia usług logistycznych. W Porcie znajduje się terminal kontenerowy. Możliwe przeładunki w Porcie to: węgiel, kontenery, wyroby Zakładu Mechanicznego Bumar Łabędy, czy General Motors. Port nieczynny.

### ***Port Kędzierzyn-Koźle,***

Port posiada zniszczoną infrastrukturę przeładunkową oraz baseny portowe wymagające pogłębienia. Właścicielem większościowym portu jest gmina Kędzierzyn-Koźle. Współwłaścicielem portu jest grupa AZOTY. Portem administruje Kędzierzyńsko-Kozielski Park Przemysłowy. W kwietniu 2015 r. miasto

wybrało szczecińską spółkę Baltchem do przeprowadzenia w Porcie niezbędnych inwestycji. W planach jest stworzenie kilku terminali do przeładunku materiałów płynnych i sypkich oraz kontenerów. Port nieczynny

### ***Port Grupy AZOTY***

Port Grupy AZOTY znajduje się na Kanale Kędzierzyńskim, który odchodzi od Kanału Gliwickiego. Właścicielem portu jest Grupa AZOTY. Kanał Kędzierzyński ma 4,5 km długości. Port oraz Kanał wymaga pogłębienia oraz remontu. W porcie przeładowywano nawozy sztuczne. Port nieczynny.

### **Port Elektrociepłowni Opole**

Aktualnie istniejący kompleks energo-ciepłowniczy w Opolu zużywa rocznie ok 1,7 mln t. węgla. Surowiec energetyczny dostarczany jest do Opolu koleją. Po wybudowaniu nowej inwestycji energetycznej zapotrzebowanie na węgiel sięgnie ok. 5 mln t rocznie. Z transportem kolejowym wiążą się utrudnienia dla mieszkańców Opoli: hałas oraz utrudnieniami w ruchu kołowym związane z zamykaniem przejazdów kolejowych. Aktualnie rozważany jest transport węgla koleją wyłącznie w porze nocnej. Najlepszym rozwiązaniem zaopatrywania kompleksu energo-ciepłowniczego w Opolu w węgiel jest droga wodna. Przerzucenie transportu węgla na drogę wodną zmniejszy uciążliwość mieszkańców. Niestety obecnie nie ma możliwości zaopatrywania przedsiębiorstwa drogą wodną. W tym celu należy wybudować nabrzeże przeładunkowe i taśmociąg do przemieszczania węgla lub port i kanał żeglugowy. Kanał lub taśmociąg powinien mieć długość ok. 2 km.

### **Wrocław, Port Miejski.**

Jedynym czynnym portem we Wrocławiu jest Port Miejski. Właścicielem Portu jest OT Logistics. Port posiada zniszczoną infrastrukturę magazynową, w stanie średnim infrastrukturę przeładunkową oraz basen portowy, który wymaga oczyszczenia i pogłębienia. Port prowadzi przeładunek węgla w relacjach ład-woda.

Przywrócenie żeglugi na górnym odcinku Odry wpłynie na zainteresowanie innych potencjalnych użytkowników Odry takich, jak Cementownia Góraźdze i uruchomienie Portu Chorula, producenta samochodów Opel General Motors, Kamień Polski Sudety i in.

### **Ładunki**

W sytuacji, gdy uda się zainteresować kontrahentów przewozem ładunków na odcinku tzw. Górnej Odry (Odry skanalizowanej), której długość wynosi ok. 150 km oraz Kanał Gliwicki (ok. 40 km) w relacjach Śląsk-Wrocław w powyżej przedstawionych portach na następujących trasach mogą być przeładowywane takie

### **Port FAMET**

Port FAMET Opole, niegdyś Metalchem. Właścicielem portu jest FAMET S.A. Port jest w bardzo dobrym stanie technicznym. Posiada bardzo dobrą infrastrukturę przeładunkową (suwnica bramowa) pozwalającą na przeładunki ładunków o nośności do 500 t. Port przeładowuje ładunki wielkogabarytowe o maksymalnych wymiarach 45 m x 7,5 m x 6,5 m. Port ze względu na złą sytuację nawigacyjną na rzece sporadycznie prowadzi przeładunki w relacjach ład-woda.

### **Nabrzeże przeładunkowe**

#### **KOGENERACJA S.A. (wcześniej Elektrociepłownia Wrocław)**

Właścicielem nabrzeża przeładunkowego jest Elektrociepłownia Wrocław. Nabrzeże jest w bardzo dobrym stanie technicznym. Posiada bardzo dobrą infrastrukturę przeładunkową do przeładunku węgla. Nabrzeże przeładowuje rocznie ok 1 mln t tego surowca. Obecnie transport węgla drogą wodną do KOGENERACJA S.A. odbywa się w relacjach Port Miejski-Nabrzeże przeładunkowe KOGENERACJA S.A. (ok 1,5 km).

oto wielkości ładunków:

- Węgiel – na trasie Gliwice lub Kędzierzyn-Koźle-Wrocław (Holding Węglowy) – 6 mln t.
- Kontenery – na trasie Gliwice-Wrocław (Śląskie Centrum Logistyczne) – 25 tys. TEU

- Nawozy sztuczne – na trasie Port AZOTY Kędzierzyn-Wrocław (Grupa AZOTY) – 1 mln t
- Samochody i urządzenia – na trasie Gliwice-Wrocław (General Motors) – 20 tys. szt.
- Wyroby hutnicze i zbrojeniówka – na trasie Gliwice-Wrocław (Zakłady Łabędy) – 1 mln t
- Paliwa – na trasie Port Kędzierzyn-Koźle (Gliwice) – Wrocław – (Orlen Wrocław i Czechowice-Dziedzice)
- Nadgabaryty – Opole FAMET – Wrocław – (FAMET S.A.)

### **Zlecniodawcy**

Na Górnym Odrze istnieje wiele firm zainteresowanych przewozami drogą wodną. Wiele z nich posiada własne porty lub może wybudować nabrzeża przeładunkowe. Warunkiem jest przywrócenie żeglugi na Odrze. Transport wodny jest tani i konkurencyjny w stosunku do innych środków transportu, co wpływa na zainteresowanie firm ze względu na wysokość ceny przewozu i na rentowność wyrobów sprzedawanych przez firmy. Głównymi kontrahentami zainteresowanymi przewozami Górną Odrą powinni być:

- Holding Węglowy lub inna spółka węglowa
- Grupa AZOTY
- Lotos Czechowice Dziedzice
- General Motors
- Polska Grupa Energetyczna
- Elektrownia i elektrociepłownia Opole
- Śląskie Centrum Logistyczne
- KGHM
- OT Logistics
- KOGENERACJA S.A Wrocław
- Zakłady Mechaniczne Bumar Łabędy
- Cementownia Góraždze
- Orlen
- FAMET
- Stocznia MALBO
- Stocznia DAMEN

### **Przewoźnicy**

Obecnie przewozami drogą wodną na trasie między Śląskiem a Wrocławiem mogą być zainteresowani:

- FABICO
- HYDROKRUSZ Wrocław
- Grupa przewoźników zrzeszonych w Związku Polskich Armatorów Śródlądowych (ZPAŚ)
- OT Logistics

### **Wnioski:**

Należy pomóc w przygotowaniu portów oraz infrastruktury przeładunkowej w portach. Należy zdiagnozować przyczyny niewłaściwego utrzymania dróg wodnych (Odra, Kanał Gliwicki, Kanał Kędzierzyński) i podjąć odpowiednie działania. Należy pomóc w pogłębieniu ba-

senów portowych. W celu ustalenia warunków przywrócenia transportu rzeczno- między portami Śląska a Wrocławiem należy zorganizować spotkanie podmiotów potencjalnie zainteresowanych przewozami. Podmiotami uczestniczącymi w spotkaniu powinny być przynaj-



mniej:

- administracja drogi wodnej i urzędy żeglugi śródlądowej,
- właściciele portów istniejących i proponowanych,
- zleceniodawcy,
- przewoźnicy.

Na bazie spotkania należy utworzyć Radę Interesariuszy Odra 2030. W skład Rady powinny wejść instytucje, organizacje pozarządowe, uczelnie, urzędy różnego szczebla w zakresie: transport, logistyka, przemysł, terminale, hydroenergetyka, izby gospodarcze, rolnictwo,

rybactwo, turystyka, ekologia, ochrona przed powodzią, gospodarka wodna zainteresowanych przygotowaniem projektu gospodarczego wykorzystania Odry na rzecz projektów:

- (1) Odra do min.IV kl.
- (2) Pierwszy etap kanału Dunaj-Odra-Łaba odcinek Kędzierzyn-Koźle – Ostrawa
- (3) Modernizacji Portu Morskiego Szczecin.

Spotkanie powinno odbyć się pod patronatem i z udziałem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu lub w Warszawie.

### **Przedział średnioterminowy do 4 lat – uruchomienie żeglugi na trasie: Śląsk – porty morskie Odry**

Transport drogą wodną na krótkich odcinkach jest mniej opłacalny niż na odcinkach długich. Dodatkowo im ładunek tańszy (ładunki masowe) tym transport jest równie mniej opłacalny

niż transport ładunków droższych (gabaryty). Dlatego należy doprowadzić do jak najszybszego wydłużenia trasy przewoży ładunków do portów morskich Odry.

### **Wnioski:**

W przedziale średnioterminowym niezbędna jest realizacja następujących zadań:

- Uaktywnienie Rady Interesariuszy Odra 2030, która będzie pracowała nad wspólnymi projektami odrzańskimi dotyczącymi: umiędzynarodowienia problematyki odrzańskiej, poprawiania warunków nawigacyjnych, budowy portów rzecznych oraz nowych centrów logistycznych, promowania żeglugi śródlądowej na Odrze i in.
- Pilnie dążyć do utrzymania Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz kanałów towarzyszących (Kanał Gliwicki, Kanał Kędzierzyński) w parametrach nawigacyjnych, o których mówią przepisy. Należy wyposażyć administrację odpowiedzialną za utrzymanie drogi wodnej w odpowiedni sprzęt (refulery, pogłębiarki, dźwigi, łodzie do skanowania koryta rzeki itp.) oraz zabezpieczyć środki na utrzymanie Odry w klasach określonych przepisami.

- Pilne ukończenie budowy stopnia wodnego Malczyce. Bez stopnia wodnego nie ma mowy o uruchomieniu żeglugi na trasie do Szczecina.
- Pilna zmiana projektu zbiornika Racibórz na zbiornik wielofunkcyjny z przebiegiem drogi wodnej na akwenie zbiornika
- Umowa polsko-niemiecka z kwietnia 2015 powinna być potraktowana jako umowa utrzymaniowa odcinka Odry granicznej. Realizacja umowy powinna polegać zarówno po stronie Polskiej jak i Niemieckiej wyłącznie na poprawianiu odcinków limitujących transport rzeczny. Aby uniknąć niegospodarności nie powinno się realizować budowli, które będą zbyt kosztowne (np. wyznaczenie nowych profili koryta czy szlaku żeglownego) lub inwestycji, które będą nieprzydatne przy kanalizacji rzeki, która jest przewidziana do roku 2030 (np. budowa ostróg, które będą zalane z powodu

- kanalizacji rzeki). Należy poinformować stronę niemiecką, że umowa nie będzie zerwana, a Rząd Polski będzie dążył do podpisania międzynarodowego porozumienia państw Nadodrzańskich co do przyszłości Odry podobnych do tych porozumień, jakie Niemcy podpisali na Renie czy Mozeli. Stronę niemiecką należy zaprosić do współpracy w realizacji celu, jakim jest podpisanie międzynarodowego porozumienia państw nadodrzańskich.
- Należy wstrzymać remont Kanału Gliwickiego do klasy III i przeprowadzić remont kanału na klasę IV. Finansowanie tej Inwestycji za kwotę 1 mld jest nieuzasadnione. Środki te powinny być przeznaczone na inne cele np. pomoc właścicielom portów w przygotowaniu do eksploatacji.
  - Należy przeprowadzić modernizację mostu kolejowego Podjuchy-Szczecin
  - Należy przygotować projekty przynajmniej dwóch kolejnych stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa. Erozja rzeki jest tak duża, że po oddaniu do użytku stopnia wodnego Malczyce należy przystąpić do budowy kolejnych stopni do Ścinawy. Zakończenie realizacji budowy stopni wodnych Lubiąż, Ścinawa.
  - Zmiana decyzji środowiskowych w taki sposób, aby gospodarka wodna na zbiornikach retencyjnych służyła głównie transportowi wodnemu i celom gospodarczym w drugiej kolejności celom przeciwpowodziowym a następnie celom środowiskowym. Zmiana decyzji środowiskowej, która jako rekompensata środowiskowa ustanowiona w zamian za modernizację Wrocławskiego Węzła Wodnego nakazuje zmniejszenie o 1 m przez jeden miesiąc w roku piętrzenia wody na odcinku Odrzańskiej Drogi Wodnej między stopniami wodnymi Rędzin – Brzeg Dolny.
  - Modernizacja przewidzianej do remontów infrastruktury żeglugowej w okresie średnioterminowym do parametrów przynajmniej IV klasy żeglowności: modernizacja jazów odrzańskich w: Januszkowicach, Wróblinie, Zwanowicach do IV kl. żeglowności, modernizacja śluz i stopni wodnych w Januszkowicach, Krapkowicach, Opolu, Ujście Nysy oraz Jazu Ujście Nysy do IV kl.. modernizacja jazów odrzańskich w Krępie, Groszowicach, Dobrzeniu do IV kl. żegl. i innych inwestycji takich jak mosty i urządzenia krzyżujące się z drogą wodną.
  - Należy przygotować dokumentację: (1) Odra do min. IV kl. (2) Kanału Śląskiego (3) Pierwszy etap kanału Dunaj-Odra-Łaba odcinek Kędzierzyn-Koźle – Ostrawa (4) Modernizacji Portu Morskiego Szczecin
  - Należy poprawić retencje Nadodrza przez przyłączenie zbiorników retencyjnych: Kotłarnia, okolice Kuźni Raciborskiej i Bierawa.
  - Należy powołać międzynarodową komisję odrzańską składającą się przynajmniej z państw Nadodrza na wzór komisji Mozeli, Sawy, Renu czy Dunaju.
  - Należy wspólnie z innymi państwami UE (Niemcy, Czechy, Słowacja, Austria, Węgry) zgłosić poniższe inwestycje jako korytarze transportowe TEN-T (Bałtyk – Adriatyk i Bałtyk – Morze Północne) :
    - (1) Odra do min. IV kl.
    - (2) Pierwszy etap kanału Dunaj-Odra-Łaba odcinek Kędzierzyn-Koźle – Ostrawa
    - (3) Modernizacji Portu Morskiego Szczecin

## **Przedział długoterminowy do 2030 r. – przyłączenie Odry do sieci europejskich międzynarodowych dróg wodnych**

Okres czasu do 2030 r. to pełne zespolenie Odrzańskiej Drogi Wodnej z siecią europejskich dróg wodnych. Uzyskane na Odrze parametry nawigacyjne pozwolą na pływanie po niej wszystkich statków europejskich o zanurzeniu do 2,5 m. Statki wszystkich armatorów będą

korzystały z centrów logistycznych i portów położonych nad Odrą. Region Nadodrza będzie prowadził wymianę handlową z portami śródlądowymi oraz morskimi w rejonach Bałtyku, Morza Północnego, Morza Czarnego i Adriatyku.

### **Wnioski:**

W przedziale długoterminowym do 2030 r. niezbędne jest doprowadzenie do:

- Zakończenie budowy wielofunkcyjnego zbiornika Racibórz,
- Wspólnie z międzynarodową komisją odrzańską dokończenie realizacja inwestycji (1) Odra do min. IV kl. (2) Pierwszy

etap kanału Dunaj-Odra-Łaba odcinek Kędzierzyn-Koźle – Ostrawa (3) Modernizacji Portu Morskiego Szczecin

- Wspólnie z międzynarodową komisją odrzańską budowa systemu RIS (River Information System) całej Odry oraz Kanału Dunaj-Odra-Łaba.

Ryszard Majewicz

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

## **Stanowisko odnośnie planów likwidacji jazu kozłowo-iglicowego w Ujściu Nysy na Odrze**

**Jako były pracownik ODGW/RZGW, powziąłem informację o planach likwidacji jazu kozłowo-iglicowego na stopniu Ujście Nysy na Odrze – ostatniego jazu tego typu na Odrzańskiej Drodze Wodnej.**

W związku z powyższym, uważam, że należy:

1. Zachować w całości dotychczasowy jaz i jego funkcje (łącznie z przepławką dla ryb).
2. Wpisać istniejący jaz do rejestru zbytków, wraz z funkcjonalnie z nim związanym otoczeniem.
3. Opracować program prezentacji pracy jazu.
4. Na stopniu wodnym utworzyć Centrum Informacji Historycznej i Edukacji Europejskiej, którego głównym interaktywnym elementem powinna być demonstracja stawiania/kładzenia jazu.

### **Uzasadnienie**

Jaz kozłowo-iglicowy typu francuskiego inżyniera Poiree był pierwszą w świecie konstrukcją

zaporową, przedzielającą całe koryto rzeki, umożliwiając pełną kontrolę przepływu wód,

dzięki której można było w pełni kontrolować stany (poziomy) wody w rzekach.

Był nowoczesną, popularną (nieustannie modernizowaną i adoptowaną do lokalnych potrzeb) konstrukcją, którą skanalizowano niemal wszystkie ważniejsze rzeki w Europie. Dzięki tej konstrukcji rozwinęła się lawinowo żegluga (na Odrze dwa etapy), co doprowadziło do rozwoju miast nadrzecznych.

Jaz w Ujściu Nysy jest świadkiem tego procesu postępu, rozwoju myśli technicznej i budownictwa wodnego. Jest ostatnią, oryginalną, w pełni spełniającą do dziś pierwotną funkcję budowlą tego typu na Odrzańskiej Drodze Wodnej.

Jest nietypową konstrukcją – jedyną w Polsce i w tej części Europy – łączącą dwa etapy kanalizacji Odry: z końca XIX i pocz. XX w. Świadczą o tym dwa typy kozłów.

Ta nietypowa konstrukcja, europejskie dzieło inżynierii wodnej, świadczy również o sposobie radzenia sobie przez inżynierów ze zjawiskami natury, których istota była rozpoznawana dopiero podczas konfrontacji z żywiołem – podczas katastrof budowlanych. W tym przypadku chodzi o zjawisko nadmiernego podmywania konstrukcji budowli lokowanych na rzekach – jako ostatnie (najniżej położone) w kaskadzie stopni wodnych. Podobne zjawisko wystąpiło na Odrze, m.in. po wybudowaniu stopnia Piaskowego we Wrocławiu, stopnia wodnego Brzeg Dolny, a na Wiśle stopnia wodnego Włocławek. Na dużych – oraz także na mniejszych – rzekach, radzono sobie z tym problemem stosując powszechnie znane Rozwiązania. Zastosowane zabezpieczenie jazu kozłowo – iglicowego w Ujściu Nysy jest wyjątkowe, rzadko spotykane, być może unikatowe. Jest nim: odbudowa zniszczonego przez żywioł przęsła (w tym przypadku tzw: „nurtowego”) w nowej lokalizacji „odsuniętego” w „górze” rzeki – poza obszar katastrofy, ale konstrukcyjnie związanego z zachowanym przęsłem (!).

Jedną z podstaw decyzji o modernizacji jazów odrzańskich był argument niebezpieczeństw, jakie grożą załodze obsługi tego typu jazów, szczególnie w warunkach presji nadchodzącej fali powodziowej, czy zjawisk będących konsekwencją nagłych spadków temperatury poniżej „zera”. Jednak pozostawienie tego jazu i jego obsługi w dotychczasowym, oryginalnym „kształcie” stanie się jedynym świadkiem tamtej („niebezpiecznej”, a zanikającej) „epoki”, łącznikiem ciągłości postępu technicznego i kultury technicznej, zachowania zanikającego zawodu operatora tego typu jazu. Celem tego działania jest przekaz kolejnym pokoleniom szacunku dla pracy ludzi poprzednich pokoleń nie tylko regionu opolskiego czy śląskiego.

Utworzenie Centrum Informacji Historycznej i Edukacji Europejskiej, którego głównym interaktywnym elementem powinna być demonstracja stawiania/kładzenia jazu, powinno służyć przede wszystkim kształceniu kadr technicznych i inżynierskich, a także edukacji historycznej i technicznej młodzieży i dorosłych.

Pewnym wzorem może być użytkowanie jazu na stopniu wodnym Psie Pole we Wrocławiu. Jednak tam mamy do czynienia z typową konstrukcją Poiree’go z czasu pierwszego etapu kanalizacji rzeki, usytuowaną poza głównym nurtem Odry (na kanale powodziowym – służącym także żegludze szlaku bocznego, okrężnego – Starej Odry). W przypadku jednak jazu Psie Pole, brak jakiegokolwiek ze strony administratora rzeki – RZGW – pomysłu na wprowadzenie przy nim chociażby najprostszej informacji, nie mówiąc już o aktywnej jazu ochronie czy prezentacji – a jaz objęty jest ochroną prawną przez wpis do rejestru zabytków. Nawet gdyby RZGW jaz Ujście Nysy zdemontowało, to nie spodziewajmy się, że cokolwiek z niego utrzyma bądź publicznie udostępni. Przykładów ambiwalentnego z jego strony stosunku do zabytków moglibyśmy przytoczyć więcej.

Dzięki zachowaniu jazu, zostanie również – niejako „przy okazji” – zachowana, wbudowana w prawy przyczółek jazu komorowa przepławka dla ryb. Jest najstarszą, ostatnią tego typu konstrukcją na Odrze, świadcząca o konkretnym działaniu (dziś zwanym „proekologicznym”) planistów, projektantów i budowniczych już w końcu XIX w.

Dodatkowo – utrzymanie jazu w obecnym kształcie, prowadzeniu jego bieżących remontów czy konserwacji, nawet z realizacją programu prezentacji pracy jazu – będzie mniej kosztownym przedsięwzięciem dla Skarbu Państwa, aniżeli budowa nowego jazu.

„Sprawa ochrony dziedzictwa kulturowego uznawana jest dziś wśród konserwatorów zabytków za sprawę bardzo poważną, a obserwowane obecnie w świecie powoływanie się na zdobycze inżynierskie minionych pokoleń ma znaczenie uniwersalne, daleko wykraczające poza sprawy czystej techniki. Ma to odbicie w rekomendacji Rady Europy nr 9(90): „O ochronie i konserwacji dziedzictwa przemysłowego”. (...) Mijmy nadzieję, że coraz

większe zainteresowanie zabytkami hydrotechniki w Polsce pomoże ocalić je od zapomnienia i całkowitego zniszczenia.” [dr inż. Teresa Jarzębińska, Politechnika Gdańska, dr inż. Marian Mokwa, Akademia Rolnicza we Wrocławiu, „Jazy iglicowe na Odrze”, Materiały II Sympozjum „Zabytki hydrotechniki w Polsce” pod redakcją Romana Klima, Gdański Oddział Towarzystwa Opieki nad Zabytkami, Centralne Muzeum Morskie, Gdańsk 1997]

Ryszard Majewicz Wrocław,  
09.03.2016

mgr inżynier melioracji wodnych. Absolwent Akademii Rolniczej we Wrocławiu oraz Podyplomowego Studium Archeologii Przemysłowej Politechniki Wrocławskiej. Inspektor Inwestorskiego Nadzoru Budowlanego, zastępca Dyrektora ODGW/RZGW we Wrocławiu ds. eksploatacji i utrzymania wód. Obecnie: specjalista ds. gospodarki wodnej i koordynator regionalny (dorzecze środkowej Odry) projektów pomocowych w zakresie „małej” retencji w RDLP we Wrocławiu.

## Odrzańska Odyseja

**Czerpiąc ze wsparcia Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz władz samorządowych gmin na odcinku Odry skanalizowanej, wielu instytucji kultury i organizacji pożytku publicznego, zapraszamy mieszkańców Śląska na pokład barki – świadka dni chwały śródlądowych dróg wodnych Polski.**

Fenomenem projektu jest rejs od 1 do 14 czerwca 2016 zabytkową barką „berlinką”, pochodzącą z 1936 r., z Wrocławia do Kędzierzyna-Koźła i na Kanał Gliwicki do stopnia wodnego Nowa Wieś, rzeką Odrą, wyznaczającą zarazem oś prowadzonych działań.

Zatrzymamy się w Oławie, Brzegu, Dobrzenu Wielkim, Opolu, Krapkowicach, Kędzierzynie – Koźlu, przy służbie Nowa Wieś na Kanale Gliwickim promując dziedzictwo kultury technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej, i niosąc przesłanie, że odbudowę Odrzańskiej Drogi

Wodnej, żeglugi towarowej, umiędzynarodowienia problematyki odrzańskiej, budowę kanału Odra-Dunaj, kanału Śląskiego – to wielkie narodowe zadanie zrealizować można jedynie na gruncie kultury, czerpiąc także z rezerw wzrostu odwołujących ku dziełom sztuki inżynierskiej, w których przeglądać się możemy jak w zwierciadle, sięgając ku przeszłości i wytyczając drogi przyszłości.

Podnosząc kulturotwórcze role rzeki, pytać będziemy o jej kondycję i związki nadodrzańskich osad z Odrą, akcentując potrzebę nowego zde-

finiowania polityki odrzańskiej, w skalach osady, regionu, kraju, Europy, w nowych kontekstach gospodarczych, społecznych, kulturowych, politycznych.

Akcentować chcemy przy tym kulturotwórcze walory pracy człowieka związanej z rzeką oraz jego dzieła, budowle hydrotechniczne i inne, którym Odra zawdzięcza też awans od rzeki dobra natury ku rzece dobru kultury. Potrzeba takiego rozłożenia akcentów powodowana jest tym, że zbyt często kulturę utożsamiamy ze sztuką, gdy tymczasem stanowią ją także dzieła techniki, tworzące również fundament pod działania artystyczne.

Kultura techniczna obecna jest w krajobrazie kulturowym Odry, w budowlach technicznych i w sztukach, tworząc różnorodne ścieżki kultury. Prowadząc rejs, docierać chcemy do twórców i odbiorców kultury w mniejszych i większych ośrodkach nadrzecznych.

Za sprawą rejsu zabytkowej barki odrzańskiej, przysposobionej do roli muzeum na wodzie i ośrodka kultury akwaticznej, bazy wystaw, projekcji, warsztatów, lekcji muzealnych etc., barki o pow. użytkowej 200 m kw., bogato wyposażonej w sprzęt multimedialny, możliwe

będzie realizowanie zarówno warsztatów, jak i zabaw edukacyjnych, umożliwiających obcowanie ze sztuką i kulturą techniczną rzeki, a także wzbogacających i umacniających tożsamość „małych ojczyzn”.

Na pokładzie barki Muzeum Odry – muzeum bezustannej społecznej debaty – prowadzić będziemy także sesje Międzynarodowej Konferencji „Rzeka w mieście”, warsztaty adresowane do dzieci i młodzieży, różne imprezy kulturalne, koncerty, przedstawienia teatralne, wystawy, prezentacje multimedialne i projekcje filmowe.

Mieszkańców miast nadodrzańskich zaprosimy na spotkania ze świadkami historii Odrzańskiej Drogi Wodnej, ze skutnikami i stoczniovcami, pracownikami gospodarki wodnej, z weteranami żeglugi odrzańskiej, samorządowcami i animatorami kultury miast nadodrzańskich. Dzięki zaangażowaniu ich w procesy oświatowo-edukacyjne na barce realizowane, możliwa będzie też interakcja różnych grup społecznych i wiekowych, sprzyjająca przyswojeniu treści znaczących dla krajobrazów kulturowych i dziedzictwa na rzekę nanizanego.

## **Konferencja „Rzeka w mieście”**

**Muzeum Odry FOMT zaprasza do udziału w międzynarodowej konferencji „Rzeka w mieście”, którą prowadzić będziemy nie na statkach Muzeum Odry we Wrocławiu w końcu czerwca – jak wcześniej zapowiadaliśmy – lecz na barce „Irena” w trakcie rejsu „Odrzańska Odyseja”, na trasie Wrocław - Kanał Gliwicki - Wrocław (1-14 czerwca 2016).**

Mówić chcemy o współczesnej kulturotwórczej roli rzek, o roli, jaką rzeka czy droga wodna odgrywać może i powinna w strukturze społecznej, gospodarczej, kulturalnej wielkiego miasta, o potrzebie zwrotu miast ku rzekom, we Wrocławiu ku Odrze.

Czerpać chcemy przy tym z przykładów wpisujących rzeki w struktury wielkich i mniejszych ośrodków miejskich. Mówią o rolach, jakie w programach przybliżenia rzek społecz-

nościom lokalnym i nie tylko, odgrywają programy związane z żeglugą towarową i turystyczną bądź rekreacyjną. Znajdujemy również przykłady zasadzania programów wiążących rzekę z miastem na materialnym bądź duchowym dokumencie dziedzictwa cywilizacyjnego, także tego związanego z czasem przemysłowej i inżynierskiej kultury. Z uwagi na misję Fundacji promocji idei ochrony zabytków przemysłu i techniki, w tym Nadodrza i rzeki Odry, i stworzenia we

Wrocławiu przestrzennego, Otwartego Muzeum Techniki, akcentować chcielibyśmy również rolę, jaką w procesach ochrony i udostępniania dzieł kultury akwaticznej, inżynierii lądowej i wodnej, energetyki, przemysłu, transportu i komunikacji, gospodarki komunalnej odegrać może planowanie przestrzenne i interdyscyplinarnie pomyślane strategie rozwoju miast, rzeki postrzegające także w rolach pasów transmisyjnych przemysłowych technologii, międzynarodowych szlaków transportowych, metropolitanych sieci komunikacyjnych, źródła energii, zabezpieczenia przeciwpowodziowego obszarów nadrzecznych, podnoszenia jakości życia społeczności osiadłych w ich dolinach etc.

Konferencja prowadzona będzie na barce „Ż-2107” Irena (1936), komponencie Muzeum Odry FOMT, zasadzonym również na jedynym w Polsce śródlądowym holowniku parowym Nadbor (1949) i na jedynym w kraju dźwigu pływającym „Wróblin” (1939), cumowanych w górnym awanporcie śluzy Szczytniki na Wrocławskim Węźle Wodnym, przy Wybrzeżu Wyspiańskiego.

Sesje Konferencji realizowane będą w czasie rejsu, w miejscach postoju barki:

**Opole, 3 czerwca**, przystań przy Odrowąza, godz. 16-18, m.in.:

- Stanisław Januszewski, Dziedzictwo Odry – z myślą o przyszłości
- Stanisław Wroński, Rzeka w strategii miasta Bydgoszcz
- Jan Pyś, Odra będzie żeglowna
- Jan Kubik, O opolskiej Młynówce

**Krapkowice, 8 czerwca**, marina w ujściu Osobłogi, godz. 16-18, m.in.:

- Edward Nycz, Rola spławnej rzeki i sieci kanałów w życiu społeczno-gospodarczym regionu i jego mieszkańców na przestrzeni dziejów.
- Mirosław Czerny, WWW – nie tylko Wrocławski, lecz i Warszawski Węzeł Wodny
- Dominika Sala-Wójcik, Żagle ustawione na Odrę
- Stanisław Januszewski, Muzeum Odry FOMT

**Oława, 13 czerwca**, śluza pociągowa, godz. 15-17, m.in.:

- Ryszard Majewicz, Fenomeny Odry wrocławskiej
- Andrzej Solski, Rzeka Odra w Oławie – kierunki rozwoju
- Leszek Mulka, Rozwój turystyki wodnej na Odrze
- Tadeusz Sobiegraj, Bractwo Mokrego Pokładu

Zgłoszenia udziału w sesjach nadsyłać prosimy do 24 maja 2016 r. na adres Fundacji, mail: nadbor@fomt.pl lub nadbor@interia.eu

Opłata konferencyjna za udział w sesji wynosi 100,0 zł płatne do 24 maja przelewem na konto Fundacji lub 120,0 zł płatne gotówką na barce. Uczestnikom zapewniamy poczęstunki podczas obrad i późniejsze wydawnictwo konferencyjne.

## Rejs po morzu Śródziemnym

Od pewnego czasu przymierzałem się do rejsu turystycznego statkiem pasażerskim najnowszej generacji. Nadarzyła się okazja, dlatego wraz z wnukiem Łukaszem zarezerwowaliśmy kabinę na statku MSC MUSICA, znanego włoskiego armatora. Rejs obejmował zaokrętowanie w Wenecji, kolejnymi portami były Bari we Włoszech, Katakolon, Corfu, Santorini, Navplion w Grecji, oraz Kotor w Czarnogórze. Transfer z Wrocławia do Wenecji trwał 14 godzin, podobnie jak powrót, wygodnym autokarem znanej firmy turystycznej. Statek ok. 300 m długości, ponad 30 szerokości, 14 pokładów od linii wodnej, 3000 pasażerów, 1000 osób załogi i obsługi.

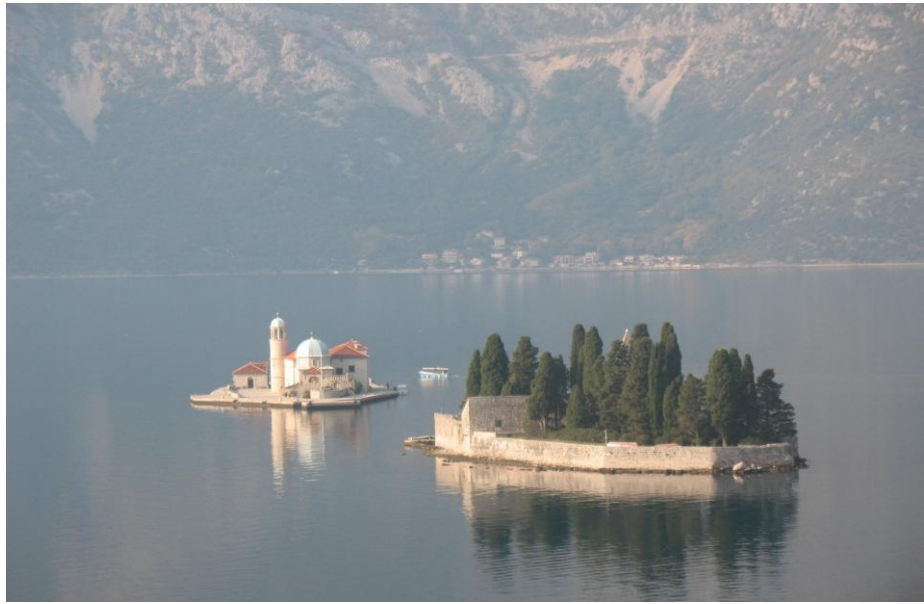


Kolos. Począwszy od odprawy bagażowej i granicznej, poprzez cały przebieg rejsu, codziennym dostarczaniem 3 tys. osób ze statku na ląd i ponownym przyjęciem, a także z dowozem z redy na ląd stały, wszystko funkcjonowało jak w przysłowiowym szwajcarskim zegarku. Bufety i restauracje na statku służyły pasażerom przez 20 godzin na dobę.

Codziennie kolacje z bogatym menu, a następnie udział w spektaklu rozrywkowym w sali na 1000 osób, były zwieńczeniem każdego interesującego dnia. Baseny kąpielowe, jakuzzi, siłownia, nauka tańca, codzienna gazeta pokładowa, to wszystko dla pasażerów. Szacuje się, że średnio przez pokład codziennie przewija się ok. stu nacji. Zwiedzanie odwiedzanych krajów, portów, zabytków stanowi niezapomniane przeżycie.







Od zajęcia miejsca w autokarze, poprzez cały rejs, po przyjazd do domu odczuwaliśmy obecność rezydenta, przewodnika i opiekuna. Adam Bartold, założyciel klubu OLWIZ, profesjonalny przewodnik a jednocześnie nasz brat Bractwa Mokrego Pokładu troszczył się bardzo o swoich turystów; wyprawa godna polecenia.

Łukasz Haglauer i Zbyszek Priebe



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

## **Nagrody kapitana „Nemo”**

### **W dziedzinie powiększania zagrożeń i niebezpieczeństw**

NOTOWANIE ZA ROK 2015

#### **Minister Środowiska - Marcin Korolec,**

za usankcjonowanie (w PUL) puszczańskich nadleśnictw na lata 2012-2021 nową definicją drzewostanów ponad 100-letnich (skrótowo zwaną definicją prof. Tomasza Wesołowskiego). Dzięki temu, zaledwie na 26 % powierzchni Nadleśnictwa Białowieża można prowadzić

ochronę czynną przed zagrożeniami lasu. Na pozostałym areale już nie, a to oznacza, że nad żywymi dziś jeszcze świerczynami „wisi” widmo zagłady. [Krzysztof Fronczak, „Wołanie na puszczy”, Gorący temat, „Głos Lasu”, listopad 2015 r., str.: 12-14]

#### **Prezydent Warszawy - Hanna Gronkiewicz-Waltz,**

za utrzymywanie prawego brzegu Wisły w centrum miasta (na odcinku prawie 4 km) w naturalnej postaci, co w mieście tak dużym jest ewenementem w skali europejskiej. Teren ten należy do obszarów „Natura 2000”, a miasto realizuje tam programy ochrony siedlisk ptaków, restytucji łąk zalewowych.

[Marek Kozubal, „Warszawa chce być zieloną stolicą Europy”, Ekologia, „Rzeczpospolita”, 25.11.2015 r., „Region i biznes” – „Życie Mazowsza”, str. J3] Rzeczony – prawy brzeg Wisły, to w całości zarośnięte międzywale uregulo-

wanej rzeki – efekt nie dbania o należyte utrzymanie międzywala. Oznacza to więc: zmniejszenie przepustowości wód powodziowych o połowę, niekontrolowane podpiętrzenie wód powodziowych przed (powyżej) centrum miasta, zwiększanie prawdopodobieństwa przelania się wód powodziowych przez korony (niedostosowanych do tej zmiany) wałów przeciwpowodziowych na obu brzegach i osłabienie podstawy prawobrzeżnych wałów przez korzenie drzew i krzewów. Czyli za zwiększenie zagrożenia powodziowego stolicy.

**Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu – Witold Sumisławski  
i Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej**  
(dawniej znany z szefowania wrocławskiemu MPWiK)

za pozytywną opinię RZGW we Wrocławiu (znak: NZW-4120-17/15/AG z dnia 03.03.2015) wniosku Andrzeja Poniewierki (z Biura Projektowego KMP Poniewierka Sp. z o.o., Wrocław), działającego z upoważnienia Inwestora (prof. Tadeusza Więckowskiego – Rektora) Politechniki Wrocławskiej wraz z Operatem wodnoprawnym wykonanym przez Anitę Fokczyńską w marcu 2015. W oparciu o powyższe – z upoważnienia Prezydenta Wrocławia – Andrzej Wąsik – Dyrektor Wydziału Środowiska i Rolnictwa – udzielił 13.04.2015 Pozwolenia wodnoprawnego dla Politechniki Wrocławskiej. (Decyzja WSR-E.6341.31.2015.AW (EZD: 53566.1) Prezydenta Wrocławia z dnia 13.04.2015].

Dzięki temu, namuły rzeczne nieusunięte (pomimo zaleceń Najwyższej Izby Kontroli) od co najmniej – 1945 r. zostają wybrukowane i wzmocnione ścianką Larssena na głębokość do 4,0 m, a część nowoprojektowanego nabrzeża pełniąc rolę ostrogi, będzie odbijać nurt rzeki w kierunku portu „Ujście Oławy” (tuż przed ujściem Oławy do Odry) zawężając przekrój nurtu, generując niepotrzebne zawirowania dla statków, podpiętrzając wody powodziowe przed zabytkowym centrum Wrocławia. Innych zagrożeń dla środowiska nie stwierdzono, co potwierdza milczące przyzwolenie na tę inwestycję organizacji mających w swych nazwach (i statutach) przymiotnik: „ekologiczny”. Nie jest też znana opinia RDOŚ.

O czym zawiadamia ze smutkiem – przyznający Nagrody  
w dziedzinie powiększania zagrożeń i niebezpieczeństw

Kapitan „Nemo”

---

Korespondencje prosimy kierować na adres:  
H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27  
e-mail nadbor@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.

---