PROSTO Z POKŁADU

H/P "Nadbór" Wrocław
Bractwo Mokrego Pokładu

Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn Nr 156 **Rok XIV** **Sierpień 2016 r.**

Czy Wrocław jest drugą Wenecją?

Przez Wrocław przepływa kilkanaście rzek i strumieni. Rzeki przepływające przez Wrocław jednak wykorzystywane są w nikłym stopniu do celów transportowych, sportowych, turystycznych i rekreacyjnych. Mieliśmy niebywałą okazję zmienić ten stan i rozszerzyć projekt przebudowy Wrocławskiego Systemu Przeciwpowodziowego o projekt zagospodarowania przebudowywanych rzek i kanałów pod względem gospodarczym, uprawiania sportów wodnych, turystyki i rekreacji. Niestety warunki finansowania przebudowy Wrocławskiego Systemu Przeciwpowodziowego a może i brak wyobraźni podobno na to nie pozwalały. Po utworzeniu Zespołu do spraw Żeglugi na Odrze i powołaniu Koordynatora ds. rzek we Wrocławiu UM powstały być może bardziej sprzyjające warunki do współpracy i podjęcia wspólnych działań przy opracowywaniu i realizacji projektów wodnych dróg transportowych i akwenów sportowo - rekreacyjnych we Wrocławiu i okolicach.

To jest właśnie dobry moment, może trochę spóźniony, ale lepiej teraz niż wcale. Na początek powinien zostać określony cel do którego należy dążyć oraz ustalić priorytetowe projekty realizacji inwestycji wodnych. Z pewnością były opracowywane plany drogi wodnej, które mogą być aktualizowane lub stanowić podstawę do opracowania nowych projektów. Nie zaczynamy od zera. Rzeka Odra od Koźla do Brzegu Dolnego jest żeglowna. Przewozy towarowe mogą się odbywać także Kanałem Gliwickim. Węgiel dla Wrocławia i Opola powinien płynąć barkami z portu w Gliwicach. Utrzymanie przewozów towarowych pozwoli dalej funkcjonować istniejącym portom, nabrzeżom do przeładunku i śluzom. Tam pracują ludzie! O żegludze towarowej na odcinku drogi wodnej od Gliwic w dół do Fürstembergu to możemy mówić już tylko o szczątkowych przewozach kruszywa dla budownictwa i węgla dkla Elektrociepłowni we Wrocławiu.

Należy określić co można osiągnąć przy istniejącym stanie drogi wodnej. Za wszelką cenę dążyć musimy do przywrócenia możliwości transportowych na odcinku od Gliwic do Szczecina – Świnoujścia. Nie da się przywrócić pozycji nr jeden na Bałtyku dla portu w Szczecinie bez połączeń śródlądową drogą wodną z południem Polski i Europy.

Ze sportami wodnymi, rekreacją i turystyką wodną będzie najłatwiej. Wrocław posiada wręcz doskonałe warunki do uprawiania sportów wodnych. Odcinki Odry od Mostu Warszawskiego do Mostu Trzebnickiego oraz od Mostu Poznańskiego (kolejowego) do Śluzy Rędzin nadają się na tory wodne do zawodów kajakarskich ale także do żeglowania. Zatoki Osobowice I i II do żeglowania. Na odcinku Odry od Opatowic do Wybrzeża Wyspiańskiego mieściły się przystanie żeglarskie, kajakarskie i powinno być ich tam jeszcze więcej! We Wrocławiu jakoś nie widać trenujących kajakarzy i żeglarzy, nie organizuje się zawodów w sportach wodnych?

Przebudowano ostatnio nabrzeże górnego awanportu śluzy Szczytniki i to na zlecenie Politechniki Wrocławskiej. Nabrzeże to stanowi bazę statków Muzeum Odry i przedłużenie nabrzeża bazy żeglarskiej i kajakowej klubu sportowego przy Politechnice. W trakcie projektowania nie przewidziano żadnych urządzeń do cumowania (pachołków, knag, kółek, drabinek do wyjścia z

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

wody). Także podczas realizacji projektu pomimo zgłoszonych uwag o braku tych urządzeń nie uzupełniono tak istotnego wyposażenia nabrzeża, mało tego sporo urzędzeń cumowniczych w trakcie przebudowy ścieżki holowniczej na promenadę usunięto – i to wbrew zapisom rozprawy wodno-prawnej inwestycję akceptującą.. Stało się coś złego z budownictwem wodnym i nadzorem. Gdzie jak gdzie ale to na Politechnice powinni uczyć jak ma wyglądać i do czego mają służyć budowane keje i urządzenia na nabrzeżu. Warto podjąć działania ułatwiające rozwój sportów wodnych we Wrocławiu, które powinny stać się wizytówką Wrocławia.

W Amsterdamie kursują tramwaje wodne a czy we Wrocławiu nie mogą pływać stateczki jako tramwaje na Kanale Miejskim i starej Odrze od Przystani Zwierzynieckiej z przystankami przy mostach: Szczytnickim, Warszawskim, Trzebnickim i Osobowickim. Połączenie takie śmiało może konkurować z tramwajową komunikacją miejską zarówno co do czasu przejazdu z okolic Karłowic przez Zacisze na Biskupin jak i kosztów przewozów. Ten odcinek drogi wodnej świetnie nadaje się do celów komunikacyjnych; nie ma śluzowań, głębokość i szerokość szlaku żeglownego dostosowana jest dla dużych obiektów, co zapewnia bezpieczne uprawianie żeglugi pasażerskiej w zasadzie przez cały rok.

Natomiast zarzut konkurencji dla turystycznych przewozów pasażerskich po Odrze jest mocno naciągany, gdyż trasa od Śluzy Szczytniki do Śluzy Miejskiej jest mało atrakcyjna pod względem turystycznym i z doświadczenia wiem, że na rejsy w stronę Mostu Trzebnickiego nie było chętnych wśród turystów. Przyjezdni (turyści) zainteresowani są rejsami od Śluzy Szczytniki do Śluzy Mieszczańskiej i to jest jedyna trasa atrakcyjna dla turystów we Wrocławiu, która zapewni odpowiednią frekwencję na stateczkach przez cały sezon. We Wrocławiu takich rejsów dla turystów z informacją o historii mijanych budowli jeszcze nie ma. Dla Wrocławian organizowaliśmy rejsy na Wyspę Opatowicką połączone często z piknikiem, a dla dzieci z teatrem lalek, z koncertami zespołów muzycznych (Jazz na Odrze) lub dłuższe wycieczki poza Wrocław połączone też z zabawą taneczną na pokładzie.

Władysław Wąsik

Byłem na dnie

Ostatnimi czasy pojawia się coraz więcej spekulacji na temat jakości materiału użytego do budowy wałów. Jak donoszą media doszło niedawno do ostrego sporu pomiędzy hiszpańska spółką Dragados a inwestorem, czyli Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej w Gliwicach a konkretnie chodzi o to, że inżynier kontraktu zakwestionował jakość materiału do budowy wałów - chodzi o pokopalniany łupek. Dragados użył materiału o złej granulacji co bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu konstrukcji. Teraz trzeba rozebrać wadliwy wał i zbudować nowy, używając żwiru i pospółki pozyskiwanych z czaszy zbiornika i jednocześnie RZGW zapewnia, że termin oddania zbiornika, czyli rok 2018 jest niezagrożony.

Chciałbym przypomnieć tekst, który napisałem w roku 2013 w którym to już wykazałem wątpliwości co do używanych materiałów do budowy wałów choć nie jestem specjalistą w tej dziedzinie.

Forma nagłówka nie dotyczyła rzecz jasna mojego ego lecz rekonesansu na terenie JUŻ budowy starego w projektach, a zarazem nowego w realiach zbiornika, czy raczej polderu zalewowego Racibórz Dolny. Historia początku przemyśleń nad projektem ma już ponad 100 lat i konkretnie zaczął się rodzić jak to zwykle bywa po z budowlami zabezpieczającymi przed powodziami dopiero po ich katastrofalnych skutkach, tak i też było w tym przypadku po przejściu katastrofalnej powodzi w 1880 roku, szczegóły powstawania kolejnych studiów i koncepcji szczegółowo są opisane na stronie RZGW Gliwice (http://www.gliwice.rzgw.gov.pl/index.php/pl/orzgw/jednostki-terenowe/zarzd-zlewni-gornej-odry-w-raciborzu/kalendarium-historii-koncepcji). Nie będę się rozwodził nad kolejnymi wariantami i szczegółami koncepcji budowy zbiornika gdyż publikacji na ten temat jest co niemiara lecz chcę się skupić wyłącznie na tym co zobaczyłem będąc - jak już wspomniałem na wstępie - na samym dnie „zbiornika"

Już na samym skraju wielkiej bądź co bądź budowy widać było niewielki ruch sprzętu budowlanego. Zdejmowana była wierzchnia warstwa humusu i system korzeniowy wyciętego drzewostanu z terenu gdzie mają powstać wały. Zastanawiające jest powstawanie coraz to nowych dziur w ziemi zwanymi hucznie kopalniami. Mieszkańcy wsi Nieboczowy i Ligota Tworkowska mówią, że w ostatnim czasie,

tzn. już po zatwierdzeniu rozpoczęcia budowy zbiornika w przeciągu tygodnia powstało ich kilka.

Przygnębiający jest widok tych właśnie wsi skazanych na wymazanie z mapy Polski. Część domów już straszy pustymi oczodołami okien, w innych życie toczy się jakby bolesna przyszłość ich nie dotyczyła. Byłem świadkiem wyburzania kapliczki gdzie tuż obok na polach prowadzono jesienne orki. Oczywiście że ludzie się burzyli a sprawa ich wysiedlenia przez lata rodziła liczne protesty. Jednym z pomysłów mieszkańców istniejącej od niespełna 800 lat wsi Nieboczów było otoczenie ich wsi wysokim wałem, ostatecznie ustalono, że powstanie nowa wieś oddalona o ok. 10 km od obecnej poza obszarem zbiornika pod nazwą Nowe Nieboczowy. O więzi mieszkańców starej wsi Nieboczowy miejsca ich zamieszkania świadczy fakt, że w ich nowym miejscu zamieszkania - Nowe Nieboczowy nazwy ulic pozostaną takie same jak w przez nich opuszczonej. Natomiast z drugiej wysiedlanej wsi, Ligoty Tworkowskiej, mieszkańcy w większości – po otrzymaniu odszkodowań – wyprowadzili się już na własną rękę do innych miejscowości gminy, przede wszystkim do odległej od Ligoty o ok. 5 km Grabówki.

Jak powszechnie wiadomo zbiornik buduje za 936,7 mln zł hiszpański koncern Dragados. Finansowanie pochodzi z Międzynarodowego Banku Odbudowy i Rozwoju (109,6 mln zł), Banku Rozwoju Rady Europejskiej (457,4 mln zł), z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (pozostała część).

Aby dodać smaczku przesłodzonym doniesieniom medialnym z budowy dodam, że sosnowiecka firma Techprobud przygotowała wniosek o ogłoszenie upadłości spółki Dragados, która budowała śląski odcinek autostrady A1. Chodzi o kilkumilionowe zaległości. Tymczasem Tomasz Cywiński, dyrektor RZGW w Gliwicach twierdzi że wniosek Techprobudu o upadłość Dragadosa problemem nie jest. – „Dragados realizuje kontrakt zgodnie z harmonogramem. Już kończy budowę stawu Plinc, który jest rekompensatą środowiskową, bo musieliśmy przełożyć potok „

A tymczasem pan starosta wpadł na pomysł budowy wieży widokowej, ale niestety na realizację tego pomysłu trzeba będzie poczekać. Pan starosta chce przekonać do tego projektu przedstawicieli Banku Światowego gdyż ponoć wieża pomogłaby zatrzymać i zgromadzić w jednym miejscu takich jak ja ciekawych, którzy przestaną kręcić się po budowie. Póki co – śmiem twierdzić , że zwyczajowo przy realizacji tak dużych projektów nie da się uniknąć paru skandali finansowych i technologicznych, a na osłodę

dodam, że Odra przepływająca przez obszar polderu Racibórz Górny i przyszłego zbiornika retencyjnego jest naprawdę przepiękna .Warto ją było zobaczyć.

Tak sobie myślę, że cały ten lament ma podłoże ekonomiczne. Właściciele nowo powstałych na terenie zbiornika kopalni liczyli na łatwy pieniądz z odsprzedaży kruszyw pod budowę wałów. Niestety, Dragados skorzystał z tańszej oferty odkupienia pokopalnianych łupków co odbija się na niepokojach właścicieli kopalni o utracone zyski. A to, że używane dotychczas łupki stwarzają niebezpieczeństwo groźby rozmycia wałów, a co za tym idzie w przypadku takiego scenariusza w razie dużej powodzi straty w mieniu będą o wiele większe, nie licząc zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi. Zbiornik o powierzchni 26 km kw. ma pomieścić 185 mln m sześciennych wody i niełatwo sobie można wyobrazić, co się stanie w Raciborzu jeśli konstrukcja wałów nie wytrzyma. Przestrogą niech będzie katastrofa jaka miała miejsce 13 grudnia 1967 roku w Iwinach. O godzinie 3 w nocy nastąpiło przerwanie grobli zbiornika osadów poflotacyjnych koło kopalni „Konrad". Wysoka na sześć metrów fala błota zalała Iwiny i sąsiednie wsie (Raciborowice Dolne, Lubków, Tomaszów Bolesławiecki, Kraśnik Górny, Kraśnik Dolny, Dąbrowa Bolesławiecka). Śmierć poniosło 18 osób, dalszych 570 było poszkodowanych, a większym lub mniejszym zniszczeniom uległo 150 budynków gospodarczych.

Janusz Fafara

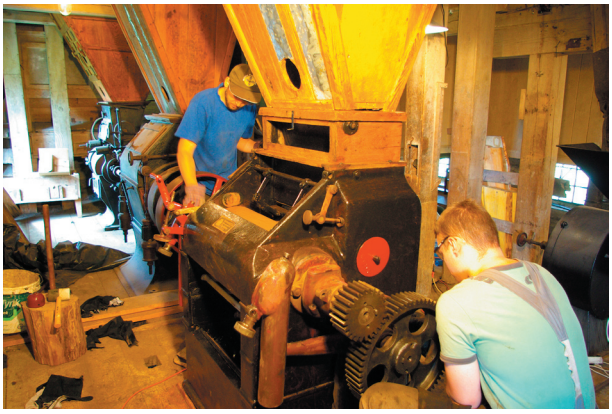
Co nowego w młynie

Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków w Warszawie wsparł prace Fundacji i Bractwa Zabrodzkiego prowadzone w zabytkowym młynie motorowym „Nowość" w Niegowie k/Wyszkowa. Przypomnijmy, że młyn ten Fundacja Otwartego Muzeum Techniki użytkuje i udostępnia społeczeństwu, wespół z miejscowym Bractwem Zabrodzkim, od 2013 r.

W ciągu 3 lat obiekt i teren uporządkowano, ogrodzono 30-to arową działkę, dachy zyskały nowe pokrycia, do młyna doprowadzono energię elektryczną i odbudowano instalacje elektryczne.

Z początkiem lipca te ostatnie doprowadzono również do motorowni z silnikiem gazowym typu Otto, do gazowni przymłyńskiej, do podpiwniczenia z głównym wałem napędu centralnego maszyn młyńskich, do dawnego warsztatu. Czerpiąc z dotacji MWKZ wykonano również konserwację 3 mlewników pochodzących sprzed I wojny światowej, produkcji warszawskiej firmy Skoryny, wielkopolskiej wytwórni z Lwówka Wlkp, czeskiej fabryki Prokop, a także kaszaka.

Prace te pod kierunkiem prof. Stanisława Januszewskiego wykonali w dniach od 1 do 10 lipca wolontariusze Fundacji, studenci Politechniki Wrocławskiej Damian Bernaszuk i Paweł Łąka, a pomogli im także członkowie Bractwa Zabrodzkiego Arkadiusz Redlicki, Sebastian Mędrzycki i Jan Gietka.



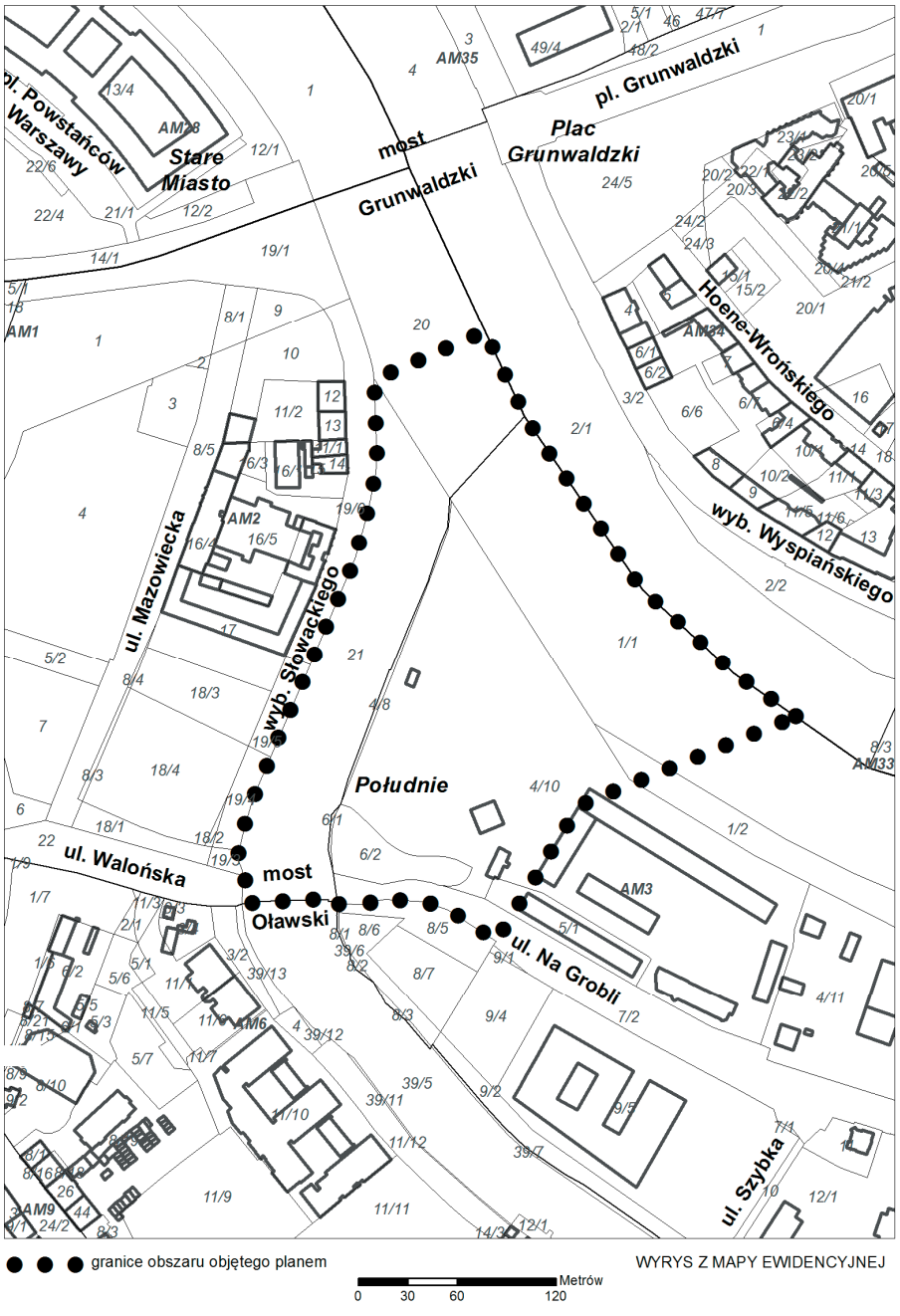
Pomocy udzieliły nam życzliwe jak zawsze sprawie ochrony dóbr kultury narodowej siostry Benedyktynki Samarytanki Krzyża Chrystusowego, które udzieliły nam gościny w swym domu zakonnym w Niegowie a także Bożena Borkowska, ostatnia właścicielka młyna i niezmordowana jego strażniczka, dzięki której młyn przetrwał. Karmiła nas wyśmienicie, a nie zabrakło także znakomitych Jej wypieków.

Pyszna marina czy Muzeum Odry?

Przedstawiamy stanowisko Fundacji Otwartego Muzeum Techniki wobec propozycji Biura Rozwoju Wrocławia zakładającej stworzenie w porcie Ujście Oławy mariny, nie zaś miejsca dla zabytkowych statków odrzańskich – Muzeum Odry, którego potrzebę Fundacja od 2004 r. bezustannie wobec władz miasta podnosi.

Publikujemy również standardowy wniosek, który po podpisaniu prosimy przesłać na adres Fundacji (HP Nadbor, Wyb. Wyspiańskiego 27, 50-370 Wrocław). W ten sposób czynem wesprzemy postulat stworzenia właściwego stanowiska dla jednostek Muzeum Odry.

Władysław Wąsik



WNIOSEK

do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Wrocławia

w związku z uchwałą Nr XXIV/529/16 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 maja 2016 roku w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie wybrzeża Juliusza Słowackiego i ulicy Na Grobli we Wrocławiu. Biuletyn Urzędowy RMW z 2016 r. poz.140, wnioskujemy o wprowadzenie w planie dla działek w/w obszaru proponowanych ustaleń

Przeznaczenie na cele Otwartego Muzeum Odry działek nr 1/1, 20, 21, 4/8, 4/10, 6/1, 6/2 objętych planem zagospodarowania przestrzennego zaznaczonego kropkami na załączonym wyrysie mapy ewidencyjnej 0529 ru07 mapa Wybrzeża Słowackiego i ulicy Na Grobli.

Obszar zaznaczony na mapie w całości należy przeznaczyć dla pływających obiektów muzealnych żeglugi śródlądowej udostępnionych do zwiedzania turystom oraz mieszkańcom Wrocławia ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i młodzieży szkolnej. Teren od ujścia rzeki Oławy do basenu portu Ujście Oławy (dawniej Schlung – Gardziel, Węglowy, Kruszyw) służyć winien zadaniom muzealnym, winien stać się miejscem ekspozycji zabytkowych urządzeń modernizowanej Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Na obszarze objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, o którym tutaj mowa znajdujemy unikatowy port Ujście Oławy powstały w latach 1842–1844 jako zimowisko statków parowych a od lat 60. XIX w. pełniący rolę portu materiałowego i węglowego dla wodociągu miejskiego, od lat 60. XX w. był to już port kruszyw i materiałów budowlanych aż do 2014 r.

Jest to jedyny port na rzece Odrze od Raciborza po Szczecin, który utrzymał oryginalny kształt basenu portowego i kanału wejściowego do portu ze skarpowymi nabrzeżami umacnianymi kamieniem. Wartości kulturowe i zabytkowe portu stawiają pod znakiem zapytania możliwość jego przekształcenia w marinę o jakiej mowa w propozycji MPZP przedstawionej przez Biuro Rozwoju Wrocławia. Wartości zabytkowe ujścia rzeki Oławy i portu Ujście Oławy w sposób szczególny predysponują ten obszar na stanowisko statków Muzeum Odry, a Wrocław dysponuje bogatą ich kolekcją poczynając od holenderskiego tjalku „Złota Kaczka" (1903), po holownik parowy „Nadbor" (1949, który jako jedyny na polskim śródlądziu utrzymał kompletną kotłownię, maszynę parową i osprzęt pokładowy, unikatowy na wodach polskich dźwig pływający Wróblin" (1939), technicznie sprawny, jedną z dwu w Polsce barkę berlinkę „Irena" (1936). Za umocowaniem tutaj instytucji kultury przemawia także obszar cywilizacyjny prowadzony w osi ulicy Na Grobli od mostu Oławskiego po wodociągową wieżę ciśnień Na Grobli i ulicę Rakowiecką, przez osadnik wody czerpanej z Odry dla wodociągu miejskiego, przez zbiorniki wody czystej, przez budowle i instalacje uzdatniania wody, przepompownie etc.

Od lat 80. XX w. Fundacja Otwartego Muzeum Techniki promuje ideę osadzenia na obszarze cywilizacyjnym w widłach Odry i Oławy Otwartego (przestrzennego) Muzeum Techniki Wrocławia. Dzisiaj znajdujemy tutaj Hydropolis, jutro mamy nadzieję, że udostępniona zostanie wieża ciśnień Na Grobli. Utworzenie muzeum przy Wybrzeżu Słowackiego i w Porcie Ujście Oławy, ma uzasadnienie historyczne, gdyż jest to miejsce dawnych przystani statków parowych. Statki Muzeum Odry będą widoczne z Mostu Grunwaldzkiego i eksponowane na widocznym miejscu, w centrum Wrocławia. Nie ma lepszego nabrzeża we Wrocławiu na ekspozycję muzealnych jednostek pływających! To obszar gdzie 99% turystów odwiedzających Wrocław tamtędy będzie przejeżdżać, przepływać lub spacerować.

Wokół powstaje nowe centrum akademickie a jeśli przydamy temu Muzeum Odry to Wrocław zyskać może jeden z najbardziej atrakcyjnych szlaków muzealno-turystycznych. Żadna marina nie sformułuje programu sprzyjającego ochronie, ekspozycji i eksploatacji substancji zabytkowej obszaru cywilizacyjnego Na Grobli, nie zastąpi na tym obszarze instytucji kultury, nie spełni potrzeb jakie wiążemy z działaniami edukacyjno-oświatowymi, sprzyjającymi rozwojowi kultury technicznej społeczeństwa. Mało tego, znaczną część tego obszaru wyłączy z publicznej przestrzeni.

Za umocowaniem Muzeum Odry w akwenach ujścia rzeki Oławy i portu Ujście Oławy przemawiają również względy hydrograficzne. To akweny, w których zabytkowe statki będą bezpieczne przed wielką wodą, pochodami lodów etc. To jedyne takie miejsce w centrum Wrocławia, dostępne komunikacyjnie beneficjentom lokowanych tutaj instytucji kultury, przeznaczenie go na marinę przekreśla szansę stworzenia we Wrocławiu właściwego miejsca dla ;pomników żeglugi odrzańskiej. Odra śród-

miejska oferuje żeglarzom i motorowodniakom wiele atrakcyjnych stanowisk, nie ma więc potrzeby budowy mariny w akwenach portu Ujście Oławy i ujścia rzeki Oławy. Dla Muzeum Odry nie ma innej alternatywy niż ulokowanie go przy nabrzeżach o zabytkowej wartości, na trasie turystycznej wzdłuż wybrzeży o niezwykłych walorach historycznych.

Stąd propozycje formułowane miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego uznajemy za nietrafne, mało tego - prowadzące do degradacji obszaru cywilizacyjnego, zwłaszcza basenu i kanału wejściowego do zabytkowego portu Ujście Oławy.

Stanisław Januszewski, Ryszard Majewicz

Jeśli popierasz, wypełnij, podpisz i odeślij na adres Fundacji. Prześlemy dalej – do Biura Rozwoju Wrocławia.

Imię, nazwisko/ew. organizacja ..... Wrocław …..... sierpnia 2016

…….....

Adres zamieszkania/ew. siedziba .....…….....

…….....

Urząd Miejski Wrocławia
Biuro Rozwoju Wrocławia
ul. Świdnicka 53
50-030 Wrocław

WNIOSEK
do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Wrocławia

w związku z uchwałą Nr XXIV/529/16 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 maja 2016 roku w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie wybrzeża Juliusza Słowackiego i ulicy Na Grobli we Wrocławiu. Biuletyn Urzędowy RMW z 2016 r. poz.140, wnioskujemy o wprowadzenie w planie dla działek w/w obszaru propozycji formułowanych wnioskiem Fundacji Otwartego Muzeum Techniki z dnia 1 sierpnia 2016 r. skierowanym pod adresem Urzędu Miejskiego Wrocławia Biura Rozwoju Wrocławia, to jest:

- przeznaczeniem portu Ujście Oławy i ujścia rzeki Oławy od mostu Oławskiego do rzeki Odry oraz placu portowego położonego między tymi akwenami na stanowisko zabytkowych statków odrzańskich Muzeum Odry i miejsce ekspozycji zabytków techniki związanych z

Sprawozdanie ze spotkania w dniu 7 lipca 2016 r. o godz. 17,00 na Barce IRENA członków Bractwa Mokrego Pokładu.

Tematyka spotkania:

I. Wykorzystanie portów i nabrzeży we Wrocławiu do przeładunków towarów transportowanych Odrą.

II. Podsumowanie rejsu barki Muzeum Odry Wrocław – Koźle – Wrocław 1-14 czerwca 2016 r.

III. Bieżące informacje dot. ponownego uruchomienia żeglugi na Odrze.

IV. Wolne wnioski.

Ad I. W spotkaniu wziął udział Pan Piotr Misiak – Koordynator ds. rzek we Wrocławiu UM. Koordynator przedstawił problematykę żeglugowo i sportowo rekreacyjną na wodzie z jaką się musi zmierzyć. Wrocław jest miastem położonym nad wieloma rzekami, kanałami, strumieniami stawami. Wrocław od wieków związany jest z wodą, z żeglugą towarową, pasażerską, posiadał kilka portów, nabrzeży marin, przystani, zatok … Ostatnio koordynator

zapoznał się problemami śluzy Mieszczańskiej i jej możliwościami wykorzystania jej do celów żeglownych. Po tragedii jaka wydarzyła się w trakcie śluzowania kajakarzy, śluza praktycznie jest nieczynna, istnieje pilna potrzeba dostosowania jej do śluzowania większych jednostek pasażerskich i podniesienia bezpieczeństwa śluzowania kajaków, żaglówek i motorówek poprzez doposażenie jej w urządzenia cumownicze oraz drabinki do wyjścia z komory śluzowej. Kolejnym tematem, z którym zwrócił się do koordynatora inwestor tj. o poradę i informację o możliwości uzyskania pozwolenia na przycumowanie na fosie miejskiej barki – jako pływającego mieszkania do wynajęcia przez turystów. Padła jednocześnie propozycja uruchomienia małego tramwaju wodnego z napędem elektrycznym, kursującym po fosie, na odcinku od ulicy Traugutta do Placu Jana Pawła II. Kolejne tematy dotyczyły problematyki z wykorzystaniem zabytkowych urządzeń wodnych, udostępnienia do uprawiania żeglarstwa i sportów wodnych na akwenach; Osobowic I i II. Jest to bardzo szeroki zakres spraw związanych z rzekami we Wrocławiu, koordynator liczy na wsparcie i mądre rady od tak doświadczonej braci marynarskiej. Koordynator zapewnił nas, że będzie częstym gościem na naszych spotkaniach i bardzo mu się podobają: barka IRENA, dźwig WRÓBLIN oraz nasza perełka, jedyny w Polsce holownik parowy NADBOR.

To już jest moja propozycja i chyba marzenie bardzo wielu marynarzy; musimy doprowadzić do remontu kotła i uruchomienia maszyny parowej tak aby holownik mógł samodzielnie odbywać rejsy po Odrze jako atrakcja Wrocławia!

Ad II. Sprawozdanie z rejsu barki IRENA „Odrzańska Odyseja 2016" wraz dokumentacją zdjęciową z rejsu przedstawił Marek Prokopowicz. Rejs wzbudził bardzo duże zainteresowanie pomimo braku nagłośnienia w lokalnej prasie. Barkę odwiedziło około 7 tys. głównie młodzież. Szczegółowa relacja pisemna i dokumentacja zdjęciowa jest do zapoznania się w biuletynie „Prosto z pokładu" oraz na stronie internetowej FOMT.

Ad III. Dr Jan Pyś poinformował uczestników spotkania działaniach a właściwie braku działań Zespołu do spraw Żeglugi na Odrze, który ma mieć dopiero w najbliższych dniach posiedzenie. Natomiast w sprawie podjęcia robót na stopniu wodnym MALCZYCE brak jest informacji w tym temacie. Jest właściwie niezbyt pocieszająca wiadomość, że zlecono wykonanie audytu budowy stopnia wodnego, co może, lecz nie musi opóźnić dokończenia jego budowy. Natomiast z Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej otrzymaliśmy następującą informację:

„Uprzejmie informuję, że rozwój żeglugi śródlądowej, w tym inwestycje mające na celu wykorzystanie potencjału transportowego Odrzańskiej Drogi Wodnej należą do priorytetowych zadań Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Warto podkreślić, że Ministerstwo przygotowało dokument pn. *Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030*, który wyznacza najważniejsze kierunki krajowej polityki śródlądowej. Jednym z planowanych działań inwestycyjnych jest przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów co najmniej IV klasy żeglowności oraz włączenie jej w europejską sieć dróg wodnych. Ponadto, zakłada się budowę na terytorium Polski odcinka brakującego połączenia Dunaj-Odra-Łaba."

Z poważaniem,
Izabela Nepelska-Łosik

Departament Żeglugi Śródlądowej
Ministerstwo Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
ul. Nowy Świat 6/12, 00-400 Warszawa

Biorąc powyższe pod uwagę nie pozostaje nam nic innego jak uważnie śledzić działania naszego sejmu, rządu i ministerstwa. Uczestnicy spotkania wypowiedzieli się za podjęciem z naszej strony działań lobbujących: pilne dokończenie budowy stopnia w Malczycach oraz zmiany decyzji dot. budowy „suchego" zbiornika wodnego w Raciborzu na zbiornik retencyjny jak też nadający się do uprawiania żeglugi, jako odcinek drogi wodnej „Odra – Dunaj".

Ad IV. W wolnych wnioskach uczestnicy zaproponowali nawiązanie bliższej współpracy z Panem Piotrem Misiakiem - Koordynatorem ds. rzek we Wrocławiu i podjęcie działań pozyskania środków finansowych na wydawanie biuletynu „Prosto z pokładu".

Ewentualny termin i tematyka sierpniowego spotkania Bractwa będzie podana na naszej stronie internetowej oraz FOMT.

Sporządził; Władysław Wąsik

Panowie po pięćdziesiątce

W dniach 17–19 czerwca 2016 r. absolwenci najbardziej nawigacyjnej klasy – Vn z roku 1966 – obchodzili jubileusz 50. lecia swojej matury. Spotkaliśmy się w bardzo sympatycznym ośrodku „Nad Zalewem" w Kobylej Górze. Przyjechali koledzy z różnych stron. Nie zabrakło reprezentanta dalekiego Vancouwer, Hamburga, a także kolegi, który wiele lat spędził w rosyjskim Magnitogorsku. Wśród przybyłych dominowali kapitanowie żeglugi śródlądowej, morskiej i wielkiej. Przybyli przedsiębiorcy i nauczyciele TŻŚ. Większość z nas to już emeryci, ale radosna atmosfera, zabawa i wspomnienia miłych oraz zabawnych zdarzeń nie pozwalały o tym pamiętać. Większości kolegów towarzyszyły małżonki. Niektóre z nich to nasze dziewczyny z czasów szkolnych. Wspominaliśmy oglądając prezentację zdjęć, przygotowaną przez kol. Jerzego Bartoszka, z naszych lat szkolnych oraz poprzednich spotkań absolwenckich. Pomimo że spotkanie było radosne nie mogło zabraknąć momentów zadumy, toteż zostało rozpoczęte chwilą ciszy na cześć kolegów, którzy pełnią już Wieczną wachtę: Witka Stejny, Janka Podsiadło, Krzyśka Gibały i Janka Brzozowskiego.

W pierwszym dniu spotkania odwiedził nas nasz starszy kolega Zbyszek Priebe, który przekazał uczestnikom życzenia i pozdrowienia od Bractwa Mokrego Pokładu. Serdecznie tą drogą dziękujemy.

Było jak w tytule; trochę nostalgicznie, bo po pięćdziesiątce licząc w latach i bardzo wesoło bo po tradycyjnej pięćdziesiątce „na zdrowie".

Henryk Pierchała.

W górnym rzędzie stoją: Andrzej Paciorkowski, Stanisław Serwin, Jerzy Theda, Henryk Łapuszek, Jerzy Bartoszek, Henryk Pierchała, Ewaryst Szychowiak. Siedzą od lewej: Andrzej Pawelec, Waldemar Ślęzak, Eugeniusz Pilipczuk, Rudolf Kowalczyk, Wiesław Janusiewicz, Tadeusz Sajda, Kazimierz Undro. Nieobecny na zdjęciu jest Leon Małkiewicz, który dołączył do nas później.

Od liczmana do prezesa

Liczman, zmianowy ruchu, magazynier, dźwigowy, przysięgły wagowy, próbobiorca i kontroler węgla i rudy, dyspozytor, kierownik portu, prezes – to stanowiska i funkcje, które w latach 1965 do 2009 pełnił w portach wrocławskich Andrzej, tym imieniem właśnie zwracaliśmy się do niego. Wspomnieniami o pracy portów, składowanych towarach, dźwigach, barkach i pociągach pragnie Jędrzej Gawerski dzieli się z nami.

Liczman

Od tej funkcji zaczynałem. Muszę powiedzieć jak trafiłem do Portu Miejskiego. Zaglądałem

tu od dzieciństwa, bo wychowywałem się na ul. Kleczkowskiej, gdzie mieszkali moi rodzice. Dla zabawy biegaliśmy po nabrzeżach portowych i ogródkach działkowych, gdzie teraz jest teren Elektrociepłowni. Często też chodziliśmy na most Osobowicki, siadaliśmy na chodniku w rejonie śluzy Różanka, spuszczaliśmy w dół nogi i obserwowaliśmy przepływające barki i holowniki, wdychając przy tym dym węglowy z parowców lub wydechy dieslowskie. Uczęszczałem do szkoły muzycznej. Uczyłem się grać na puzonie. Doznałem jednak urazu twarzy i przez dłuższy czas nie mogłem grać. Potem przeszła mi ochota na muzykowanie i edukację zakończyłem na liceum ogólnokształcącym. Przez wakacje zastanawiałem się, co robić dalej. Jak już wspomniałem, mieszkałem na Kleczkowskiej, a po sąsiedzku pod 48 mieszkali marynarze, pracownicy Żeglugi na Odrze. Mój kolega, syn kapitana Marcinkowskiego pracował w Porcie Miejskim i polecił mnie kierownikowi portu panu Szyndlerowi.

Z początkiem września 1965 r. zostałem przyjęty do pracy, jako liczman. W pierwszy dzień pracy zastępca kierownika portu Roman Korek oprowadził mnie po porcie i polecił naszkicować gdzie, co się znajduje, łącznie z cumującymi statkami. Był to okres dynamicznego rozwoju żeglugi i w porcie panował spory ruch. Namozoliłem się mocno przy rysowaniu szkicu, pytanie tylko po co, skoro sytuacja w porcie zmieniała się co chwilę. W ten sposób wkroczyłem mocno w sprawy związane ze spedycją przechodzących przez port towarów. Pracowało w tym czasie w porcie trzech dźwigowych, panowie na „G": Golub, Gołębiowski i Gomułka. Dźwigowy Golub mieszkał na terenie portu. Była to dla nas wygoda, bo przychodzące w niedziele lub święta wagony trzeba było jak najszybciej wyładować. Interwencyjnie Pan ten ściągany był z domu. Trzeba tu dodać, że praca przy obsłudze dźwigu nie była lekka. Manewrowało się dźwigniami. Ręce bolały od przesuwania „wajch". Dominowały przewozy masowe tzn. węgiel i ruda, ale sporo przez port przewijało się drobnicy. Bele bawełny, sizalu, płytki kamienne, chemikalia, cukier i wiele innych towarów. Nie wszystkie szły na statki. Obsługiwaliśmy też wagony dla firm, które działały na terenie portu (WPHS, GS, Bacutil, RDW). Do magazynowania towarów wykorzystywane były barki. Jako liczman musiałem to wszystko liczyć, wiedzieć gdzie co się znajduje, sporządzać sztauplany, aby potem w odpowiedniej kolejności towary ładować zgodnie z miejscem przeznaczenia. Przyjmując towary w wagonach współpracowałem z przedstawicielami PKP, którzy te wagony mi przekazywali. W zasadzie wszystko układało się pomyślnie. Raz tylko nie mogłem zrozumieć, dlaczego kolejarz zawyżał ilość rozsypanego cukru z wagonu, a ja oceniałem wysypkę na wiele mniej kilogramów. No cóż, byłem młody i …

Zmianowy ruchu

W latach 1967–1969 przymusowo odsłużyłem wojsko. Po powrocie do pracy w porcie awansowałem na zmianowego ruchu. Zakres obowiązków znacznie się poszerzył. Musiałem już organizować prace za- i wyładunkowe, ustalać miejsca, przydzielać ludzi i sprzęt. Potrzebne też były różne uprawnienia: przysięgły wagowy, nastawniczy, ustawiacz pociągu, maszynista lokomotywy manewrowej, magazynier ważnik (nie mylić z ważniakiem), próbobiorca i kontroler węgla i rudy. Aby zdobyć te uprawnienia trzeba było przejść odpowiednie szkolenia. Jedno z nich zapamiętałem. W Koźlu miało trwać jeden dzień, a wydłużono je do czterech. Nie byłem na to przygotowany. Pieniędzy starczyło mi tylko na hotel, na jedzenie już brakło. Przegłodowałem prawie dwa dni.

W latach 70 znacznie zwiększyły się przewo-

zy masowe, węgiel w dół Odry do Szczecina i Świnoujścia, a także za granicę - na zachód. W górę szła głównie ruda, fosforyty, apatyty. W lokalnych przewozach doszło jeszcze kruszywo. Wrocławskie porty pracowały na trzy zmiany. Bardzo trudno było nadążyć z obsługą portową floty i wagonów. Za przestój wagonów PKP pobierały solidne kary. Sprzętu przeładunkowego nie było za wiele. Suwnica na cyplu portu obsługiwała wagony kubłowe z węglem i trzy dźwigi: nr 5, 10, 12 i 16. Jeszcze poniemieckie, często nawalały, części nie było, trzeba było dorabiać. Z pomocą pospieszyła nam Politechnika Wrocławska, gdzie wykonywano formy potrzebnych części w drewnie i odlewano w żeliwie. Do przeładunku brakowało też ludzi. Przede wszystkim dźwigowych, ale też pracowników do fizycznych operacji przeładunkowych. To była ciężka praca, szczególnie przy obsłudze drobnicy, którą ręcznie trzeba było układać w ładowni barek, czy w wagonie. Bele bawełny, pakowane w worki towary, a nawet kamień tzw. formiak (do Holandii) trzeba było siłą mięśni sztaplować. Często po 40 do 50 ton przypadało na jednego pracownika w ciągu zmiany. Posługiwali się przy tym różnego rodzaju uchwytami, brechami, wózkami dwukołowymi. Worki często przenosić trzeba było na plecach. Do takiej roboty wynajmowało się robotników na umowę-zlecenie. Nie mając zbyt wysokich zarobków (1500 zł na m-c), aby dorobić parę groszy, ja też zgłaszałem się do takich prac. Za pierwszym razem nie mając doświadczenia brałem worki na plecy bezpośrednio na koszulę. Zdarłem sobie skórę na plecach. Pracownicy przeładunkowi zakładali specjalne ochronne, skórzane kołnierze.

W portach zatrudnionych było w tym czasie ok. 80 osób, przeładowywaliśmy dziennie ok. 100 tys. ton ładunku. Przez cały dzień ruch panował jak w mrowisku.

Dyspozytor

Nie wiem czy to był awans. Może trochę finansowy. Zakres obowiązków podobny. Rozdział robót i nadzór na pracami przeładunkowymi. Przybyło dźwigów (tzw.diry i erdeki z NRD). Ubyło drobnicy, zwiększyła się ilość towarów masowych. Jednym z trudniejszych do obsługi towarów była transportowana z NRD luzem barkami sól potasowa, którą potem trzeba było powysyłać wagonami na całą Polskę. Problem w tym, że wagony nie były dość szczelne i tekturą falistą trzeba było wszelkie szpary osłaniać. Jeden pracownik przez całą zmianę ciął z tektury paski, a dwaj inni uszczelniali

wagon. Najgorzej było z drzwiami. W dodatku sól ładowaliśmy na wagony kryte i musieliśmy skonstruować specjalny lej, który umożliwiał wsypywanie ładunku do środka wagonu chwytakiem dźwigu. Odetchnęliśmy z ulgą, kiedy sól potasowa przestała do portu przychodzić.

Skoro mowa o drzwiach, to przypominam sobie, że pewnego dnia zauważyłem jakąś nadzwyczajną wesołość i rozbiegane oczy u moich pracowników. Okazało się, że na bocznicy w porcie stoi wagon z winem. Podstawiono go w sobotę, a dopiero w poniedziałek zorientowano się, że od strony drogi drzwi zostały zamknięte i zabezpieczone, a od torów drzwi w wagonie nie było. Kto o tym wiedział sięgał swobodnie po kolejne butelki ze skrzynek. Oczywiście pierwsi o tym wiedzieli pracownicy portowi.

W Porcie Miejskim zwiększyły się przeładunki węgla dla sąsiadującej z nami Elektrociepłowni, która mogła odbierać węgiel tylko z barek. Na Odrze skanalizowanej od Gliwic do Wrocławia trwały różnego rodzaju prace remontowe i często występowały utrudnienia nawigacyjne, nie mówiąc już o przerwie w okresie zimy. Wagony z węglem przychodziły wtedy do portu, myśmy przeładowywali go na barki, które potem wyładowywane były przy nabrzeżu EC. Nasze przeładunki obsługiwały po 4 – 5 pociągów na dobę, prawie 100 tys. ton na miesiąc. Dużo też węgla szło do Niemiec Zachodnich. Do moich obowiązków przybyło uczestniczenie w odprawach celnych załadowanych węglem barek, nieraz do pięciu jednostek dziennie.

Kierownik portu

W 1974 r. na emeryturę odszedł, kierujący portem od czasów powojennych Gustaw Szyndler. Przez dwa lata funkcję kierownika pełnił Ryszard Hiltajczuk. W 1976 funkcję kierownika Portu Miejskiego powierzono mnie. Trzeba przyznać, że był to już znaczny awans służbowy i finansowy. Musiałem się zająć nie tylko

przeładunkami, ale i całym zapleczem. Place składowe, magazyny, warsztaty, wiele zabudowań na terenie portu i cała jego infrastruktura. Musiałem to wszystko ogarnąć. Najtrudniej było dogadać się z innymi użytkownikami portu, którzy byli właścicielami budynków, magazynów, placów na naszym terenie. Korzystali z dróg, sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, nie chcieli jednak partycypować w kosztach utrzymania tej całej infrastruktury. Problem chyba do dziś nierozwiązany.

Przewozy towarów Odrą utrzymywały się nadal na wysokim poziomie. Poniemieckie dźwigi coraz częściej ulegały awariom. Symbolem portu do dziś jest dźwig tzw. „kogut", od dawna już nieczynny, pozbawiony opieki zabytek techniki. Do końca lat 60. wykorzystywany był do zaopatrywania statków w oleje, węgiel, wymiany silników na statkach. Zastąpiły go potem samojezdne dźwigi z NRD.

W latach 1970. przeprowadzane były próby przeładunku kontenerów. Niestety brakowało odpowiedniego sprzętu. Dopiero w 1986 r. zakupiony został dźwig 20-tonowy „Sokół". Rok wcześniej na wschodnim nabrzeżu ustawiony został 10-tonowy „Koń". Przebudowano cypel portu, zniwelowano wał ziemny, wylarsenowano nabrzeże od strony Odry tzw. „ciepła woda". Niestety, po wielkim boomie przewozowym lat 70., ze względu na warunki nawigacyjne na Odrze, transport barkowy zaczął zanikać. Oczywiście odbiło się to na wielkości przeładunków w naszym porcie. Zajęliśmy się głównie ładunkami przewożonymi lądem, których było o wiele mniej. Ratował nas węgiel dla EC, kiedy nie można go było przewozić ze Śląska barkami.

Na początku lat 90. nastąpiły zmiany ustrojowe w kraju. W naszej firmie też. Zmieniła się jej nazwa z PP ŻnO na Odratrans, która stała się spółką akcyjną Skarbu Państwa, w ramach, której powstały spółki z o.o. W ten sposób

utworzona została spółka Odratrans Porty. Na prezesa mianowano długoletniego pracownika administracyjnego portu Leonarda Gruba, a w 1993 r. Henryka Kopaczewskiego - dawnego radcę prawnego ŻnO.

Ja zostałem kierownikiem wydziału obsługi portowej i marketingowej. Od tego czasu zajmowałem się również przeładunkami w porcie Popowice, gdzie na nabrzeżu estakadowym, stare poniemieckie dźwigi obsługiwały barki z kruszywem. Przy wejściu do portu na tzw. „formozie" stał dźwig 8-tonowy, który kiedyś ładował węgiel z wagonów na barki, a teraz smętnie zwisał nad hałdami kruszywa. Brak towarów do składowania na placach i magazynach zmusił nas do poszukiwania najemców. W ten sposób na terenie portu powstało składowisko złomu, a magazyny wynajęliśmy przeróżnym firmom. Starałem się ekonomicznie nasze porty wykorzystywać. Udawało się to przez dłuższy czas.

Spore straty ponieśliśmy w wyniku powodzi w 1997 roku. Prąd wody pozabierał nam składowane na placach towary, do pomieszczeń naniósł grubą warstwę mułu. Wnętrza budynku portowego czyściliśmy z dźwigowym Romkiem Cisewskim. Pchacz Bizon podawał nam wężem wodę z basenu portowego, a myśmy całe błoto

wypłukiwali na zewnątrz. Oczywiście wcześniej wyrzuciliśmy wszystkie meble i zabudowy drewniane. Silniki elektryczne przy kołach dźwigów pomogli nam oczyścić i wysuszyć pracownicy warsztatów Elektrociepłowni. Po dwóch dniach po przejściu wysokiej wody obsunęło się podmyte czoło basenu. Nurkowie pomogli nam zrekonstruować część podwodną skarpy czołowej, a nabrzeże nad wodą robili już nasi pracownicy portowi. Skutki powodzi usuwane były przez kilka lat.

Prezes

W 2003 roku mała firma z Gliwic kupiła od Funduszu Inwestycyjnego im. Kazimierza Wielkiego o wiele większą i bogatszą naszą firmę „Odratrans". Nastąpiły zmiany w zarządzie. Prezesem został Edward Ossowski z Żeglugi Bydgoskiej. Poprosił mnie na rozmowę. Zapytał wprost, czy chcę zostać prezesem Odratrans Porty sp. z o.o. Zaskoczony nie wiedziałem, co odpowiedzieć. Dał mi do namysłu kilka minut. Na wyrażoną przeze mnie zgodę prezes E. Ossowski postawił warunek, że pierwsze, co muszę zrobić to rozwiązać umowę z moim poprzednikiem. Wziąłem się do roboty, którą zresztą od dawna znałem i wykonywałem. Żeglugi na długiej trasie nie było, lokalnie przewożone było kruszywo i w przerwach nawigacyjnych węgiel dla EC. W Porcie Miejskim obsługiwaliśmy przeładunki poza wodne i kontynuowany był wynajem wszystkiego, na co znalazłem chętnych. Pod tym względem, mimo zmieniających się prezesów, miałem dużo swobody w działaniu.

Spółka przynosiła dochody. Widać jednak było, że właściciel Odratrans dąży do likwidacji żeglugi. Pracowało się coraz gorzej. Ja miałem kontrakty dwuletnie. Przy kolejnym kontrakcie w 2008 r. zarząd zaczął ograniczać moje działania, zaczęto przejmować ode mnie wynajem majątku, który przynosił czysty dochód. Na samych przeładunkach trudno było uzyskać odpowiedni wynik finansowy. Sprzedany został dewelopperowi port Popowice, który w krótkim czasie dosłownie zrujnowno.

Kiedy w 2009 r. skończył mi się kontrakt, ówczesny zarząd Odratrans nie zaproponował jego przedłużenia. Były inne, wręcz kuriozalne propozycje, których z szacunku dla siebie nie przyjąłem. Miałem możliwość przejścia na emeryturę i z tego skorzystałem.

Muszę przyznać, że pracę portowca bardzo lubiłem. Pozwalała mi wykazać się zdolnościami spedycyjnymi, handlowymi i organizacyjnymi. A to, że przepracowałem we wrocławskich portach 44 lata, to zasługa atmosfery w pracy, którą tworzyli przełożeni, współpracownicy i ja w jakimś stopniu też.

Jędrzej Gawerski

Założenia do planu rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030

14 czerwca 2016. Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030, przedłożoną przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. W komunikacie prasowym czytamy: Polskim śródlądowym drogom wodnym: rzekom i kanałom – istotnym z punktu widzenia transportowego – zostanie zapewniona międzynarodowa klasa żeglowności do poziomu IV. Odra (na całej swojej długości) i Wisła (od Warszawy do Gdańska) – do 2030 r. staną się międzynarodowymi szlakami żeglugowymi. Odtworzenie żeglugi śródlądowej i rozwój transportu na polskich rzekach, premier Beata Szydło zapowiadała w exposé. Łączny wstępny koszt budowy i modernizacji Odry w celu przystosowania jej do standardów międzynarodowych do roku 2030 będzie wynosił 30,7 mld zł.

Zainteresowanie transportem po Odrze istnieje zarówno po stronie Polskiej jak i naszych sąsiadów z Czech czy Niemiec. W czerwcu br. Czesi rozpoczęli opracowywanie studium wykonalności dla Kanału Dunaj-Odra-Łaba. Studium ma być zrealizowane za 18 miesięcy. Połączenie wodne ma mieć 2,8 m minimalnej głębokości, ma łączyć morze Bałtyk z Morzem Czarnym i zaczynać się w Kędzierzynie-Koźlu. Natomiast armatorzy niemieccy zgłaszają zapotrzebowanie na transport wodny z okolic Kanału Odra-Szprewa do Polski w wysokości ok 7 mln t ładunków rocznie. Odra powinna wpisywać się w ambitne plany państw nadodrzańskich.

Dla sprawnej realizacji powyższych celów powinien powstać plan. Jak zapowiadał minister plan modernizacji dróg wodnych będzie wielofunkcyjny. Dlatego istotnym zadaniem planu powinno być pogodzenie wiele interesów. Dodatkowo dokument planistyczny dla dorzecza Odry powinien uwzględniać uzupełniające się funkcje rzeki w aspekcie międzynarodowym. Dokument taki powinien obejmować przynajmniej:

1. System wodny dorzecza zabezpieczający przed suszą i powodzią w tym: (1) diagnoza przepustowości i retencji koryta rzeki i dorzecza, (2) lokalizacja budowli wodnych w tym stopni wodnych i polderów, wałów przeciwpowodziowych, kanałów przeciwpowodziowych (ulgi), zbiorników retencyjnych (3) plany systemów melioracji.

2. Ujęcia i zrzuty wody dla przemysłu, rolnictwa i potrzeb komunalnych.

3. Wykorzystanie potencjału transportowego, w tym lokalizacja (1) porty, (2) nabrzeża i porty przeładunkowe, (3) intermodalne centra logistyczne przystosowane do przeładunków Ro-Ro, kontenerów, materiałów niebezpiecznych i gazu LNG (4) wskazanie przepraw mostowych istniejących i planowanych, których prześwity powinny spełniać parametry międzynarodowej drogi wodnej, (5) miejsca postoju statków, wyposażone w infrastrukturę do poboru wody, paliwa i zdawania ścieków, (6) miejsca na postój zimowy statków tzw. schroniska, (7) inwestycje hydrotechniczne śluzy, żeglugowe kanały lateralne, żeglowne połączenia z innymi dorzeczami.

4. Wykorzystanie potencjału energetycznego dorzecza.

5. Utrzymanie rzek i wykorzystanie kruszywa rzecznego.

6. Rozwoju rybactwa śródlądowego.

7. Turystyczne i rekreacyjne wykorzystanie akwenów.

8. Walory ekologiczo-przyrodnicze dorzecza w tym: (1) projekty lokalizacji oczyszczalni, (2) mapa obszarów podlegających szczególniej ochronie (np. Natura 2000, parki), (3) wskazanie miejsc rekompensat działań regulacyjnych na rzece, (4) wskazanie miejsc naturalnej retencji takich jak: łęgi, bagna, naturalne zbiorniki, obszary zalesienia i in.

9. Wskazanie form współpracy międzynarodowej w ramach wspólnego projektowania w dorzeczu.

Podstawowym problemem realizacji celów ponadresortowych planu są środki umożliwiające finansowanie utrzymania i modernizację dróg wodnych.

Inwestycje poczynione na rzecz sprawnego transportu wodnego nie są droższe od inwestycji drogowych czy kolejowych. Transport rzeczny spłaca je w okresie ok. 20 lat. Dodatkowo inwestycje w drogi wodne są inwestycjami wielofunkcyjnymi, które spełniają cele gospodarcze, społeczne, kulturowe i środowiskowe wielu resortów.

Okres zwrotu tych inwestycji jest znacznie szybszy, gdy zwiększony zostanie wachlarz usług wodnych. Dlatego ważnym elementem pozyskiwania środków na budowę Odrzańskiej Drogi Wodnej jest utworzenie funduszu, którego celem będzie gromadzenie środków na utrzymanie, budowę i rozwój dróg wodnych. Fundusz ten powinien być zasilany z opłat pozyskiwanych z dróg wodnych z takich usług jak: sprzedaż wody, zrzuty ścieków, wodne opłaty środowiskowe, ochrona przed powodzią, transport rzeczny, hydroenergetyka, rekreacja na i przy wodzie, rybołówstwo, pozyskiwanie kruszywa. Wachlarz usług wodnych może być powiększany np o związane z transportem rzecznym: opłaty portowe, opłaty postojowe, opłaty za korzystanie z infrastruktury (gaz, woda, energia elektryczna, zdawanie ścieków), dzierżawa terenów, uprawy rolne na polderach (terenach zalewowych).

Oprócz środków z funduszu celowego utrzymanie budowa i modernizacja akwenów transportowych powinna być możliwa we współudziale środków samorządowych. Samorządy od lat wspierały działania przeciwpowodziowe oraz rozwój marin i turystyki. Gminy tworzyły turystyczne szlaki wodne. Nierzadko warunki nawigacyjne były podstawową barierą dla przyjmowania w miejskich marinach czy przystaniach statków pasażerskich. Gminy interesują się także budową nadrzecznych centrów logistycznych czy portów. Przykładem może być gmina Czernica niedaleko Wrocławia, która chętnie dołoży się do utrzymania czy budowy sprawnej infrastruktury transportu rzecznego.

Utrzymanie budowa i modernizacja akwenów transportowych powinno być możliwe także we współudziale ze środkami przedsiębiorstw. Wiele firm żyje z wody. Są to zakłady, które czerpią wodę jako surowiec lub jako chłodziwo w procesach technologicznych (energetyka cieplna, huty). Inne potrzebują wody do produkcji prądu (hydroenergetyka), jeszcze inne do spławiania swoich produktów. Są też armatorzy, którzy chcieliby pływać po polskich rzekach. W takich sytuacjach powinna być możliwość podpisywania specjalnych umów partnerstwa publiczno-prywatnego wspierających budowę dróg wodnych.

Budowa i modernizacja dróg wodnych powinna odbywać się także przy współudziale środków z UE oraz z porozumień międzypaństwowych na rzekach międzynarodowych takich jak Odra.

Ważną częścią środków przeznaczonych na budowa i modernizacja dróg wodnych będą środki budżetowe. Przypomnijmy, że Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030 zakładają wydatkowanie w latach 2016-2030 na modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej kwotę ok 31 mld zł. Ze względu na to, że podstawową funkcją Odry ma być funkcja transportowa to o wydatkowaniu środków powinien decydować minister właściwy ds. żeglugi śródlądowej. Jednak przeprowadzone pod kierownictwem ministra właściwego ds. żeglugi śródlądowej inwestycje na Odrze będą sięgały daleko poza transport rzeczny

co oznacza, że beneficjentami tych inwestycji będą także szefowie innych resortów. Z tego względu udziałowcami w realizacji inwestycji powinni być inni ministrowie w z góry określonych częściach budżetowych i proporcjach.

Przedstawione w dniu 14 czerwca br przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Marka Gróbarczyka Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030 jest planem ponadresortowym. W perspektywie Odra powinna zaspakajać interesy państwa a nie wpływać na rywalizację resortów. Główną funkcją rzeki jest transport ładunków poprawa warunków nawigacyjnych oraz rozbudowa sieci akwenów transportowych i połączenia z sąsiadującymi dorzeczami. Dlatego koordynatorem inwestycji odrzańskich, realizowanych z różnych części budżetowych, powinien być minister właściwy ds żeglugi śródlądowej. Połączenie ze sobą ważnych europejskich gospodarek akwenami o zdolności przewozowej kilkudziesięciu milionów ton rocznie przyniesie naszemu państwu wiele korzyści.

Jan Pyś

Z cyklu: w gazetach (lub czasopismach) napisali ...

„Uchodźca"

Kiedy mieszkał w Holandii, trenował piłkę nożną. Był w jednej drużynie młodzieżowej z samym Marco van Bastenem. Bertus Servaas grał na środku pomocy, ale ciekawie zapowiadającą się karierę przerwało starcie z bramkarzem. Złamanie nogi, kilkanaście operacji i koniec marzeń o wyczynowym sporcie.

Musiał przemodelować swoje życie. Zatrudnił się w holenderskim urzędzie skarbowym. Jednak Bertus Servaas nie wytrzymał. Założył firmę handlującą używaną odzieżą i gdy w Europie Środkowej kończył się komunizm, postanowił skorzystać z szans. Wybrał Węgry. Zyski były dobre, ale kiedy wszystko zaczynało układać się po jego myśli, nagle wspólnicy z Węgier okazali się nieuczciwi i został z niczym. Postanowił zmienić kraj. Wziął mapę Europy Środkowej i uderzył w nią palcem. Spojrzał i zobaczył napis „Polska". Był początek lat 90.

Po doświadczeniach z Węgier – znalazł dwóch rodaków, którzy w Górkach Szczukowskich próbowali otworzyć zakład mięsny, ale nie dostali wymaganych pozwoleń. Servaas przejął od nich budynki potrzebne do rozkręcenia działalności i zaczął tworzyć spółkę. Kiedy wszystko zaczynało się układać pomyślnie, zdarzył się wypadek, w którym w 1992 r. zginął jego partner biznesowy i przyjaciel.

Wtedy do Servaasa pomocną dłoń wyciągnęli Holendrzy, od których przejął hale w Górkach Szczukowskich. Jeden z nich, Jacobus Vermeer, stał się przez te lata bardzo ważną osobą dla Servaasa. Zawsze, kiedy miał problemy, Vermeer był przy nim. Jest jak drugi ojciec. Jest w spółce przewodniczącym rady nadzorczej. Jest bardzo mądry i przez całe życie przeszedł uczciwie. *Mam szczęście, zawsze w odpowiednim momencie spotykałem dobrych ludzi* – podkreśla Bertus Servaas.

Trafiał na wielu dobrych ludzi, ale też potrafił takich przyciągać. Trudno spotkać kogoś, kto miałby o nim coś złego do powiedzenia. Kielecka ulica uwielbia Servaasa i nic dziwnego, skoro daje pracę (w „VIVE Textile Recykling" zatrudnia około 700 osób), rozrywkę, a dodatkowo jest normalnym człowiekiem. Nie odcina się w swojej willi, można go spotkać w sklepie, w kawiarni i porozmawiać.

W 2002 r. przejął klub piłki ręcznej „Iskra Kielce", będący na skraju upadku, a zasłużony dla tego sportu w Polsce i ważny dla Kielc. *Ten człowiek zrobił coś z niczego. Jakbyś powiedział, sześć-siedem lat temu, że wygramy Ligę Mistrzów, to wszyscy by się śmiali. On jak coś powie, to osiąga cel* – mówi Paweł Kotwica, dziennikarz „Echa Kielc", od 35 lat zajmujący się piłką ręczną.

Firma, która zaczęła działać w Górkach Szczukowskich, dziś jest chyba największym graczem na polskim rynku recyklingu ubrań używanych (drugi poważny gracz, to „Wtórpol"). W 2002 r. jechał do Holandii, kiedy odebrał telefon, że hale płoną. W jedną noc stracił niemal cały majątek, a dodatkowo ubezpieczyciel odmówił wypłaty całego odszkodowania, bo hale nie były odpowiednio zabezpieczone przeciwpożarowo. Jakby mało było kłopotów, niewiele wcześniej przejął klub piłki ręcznej. Zastanawiał się, czy nie rzucić wszystkiego, skoro los się na niego uwziął, ale wtedy po raz kolejny pomogli mu dobrzy ludzie – może dlatego ma tak dobre zdanie o Polakach. Od firmy „Chemar" dostał nieużywane hale produkcyjne (do dziś siedziba „VIVE Textile Recykling" mieści się właśnie tam). Biznesmeni zrzeszeni przez niego w Klubie

Stu również pospieszyli z pomocą. „Wtórpol" zadeklarował, że podzieli się z Servaasem rynkiem – Holender miał sprowadzać używaną odzież z Europy Zachodniej, a „Wtórpol" z Polski. Powoli postawił biznes na nogi i jest właścicielem prawdziwego konsorcjum. Zaczęło się od importowania używanej odzieży, a Bóg jeden wie, gdzie się skończy. Reklamują się jako numer 1 w Europie Środkowej. Czego nie można sprzedać, zawsze można przetworzyć. W „VIVE Group" stawiają na innowacje i współpracują z ośrodkami badawczymi w całej Europie ale to jest już firma światowa.

Tak samo jak w biznesie działa też w sporcie. Uparł się, że zorganizuje w Tauron Arenie Kraków mecz pomiędzy „VIVE Tauron Kielce" a potężnym Paris Saint-Germain i pobije rekord frekwencji na meczu piłki Ręcznej w Polsce. Mało kto wierzył, iż uda się sprzedać ponad 15 tysięcy biletów, zwłaszcza, że większość kibiców miałaby dojechać do Krakowa z Kielc. Klub zapewnił autokary, dla zorganizowanych grup był transport gratis i się udało.

Ciężkie doświadczenia i problemy nauczyły Servaasa, jak ważne są relacje międzyludzkie i współpraca. Najważniejsze to grać uczciwie i być lojalnym. Nigdy nie było słychać, żeby jakiś zawodnik odchodził z „VIVE Tauron Kielce" skonfliktowany z prezesem. *Jest uczciwy w kontaktach z ludźmi* – podkreśla Grzegorz Tkaczyk, były reprezentant Polski. *On ciągle prze do przodu, zaraża optymizmem. Jest przykładem na to, że obcokrajowiec może doskonale odnaleźć się w polskiej rzeczywistości*. Sam zaś na „VIVE Tauron Kielce" nigdy nie chciał i nie próbował zarabiać. Pychę naprawdę ciężko u niego znaleźć. Zawsze oddzwania, a jeśli minie kilka dni, rozmowę zaczyna od przeprosin.

Ciągle żyje między starym a nowym krajem, ale to w Polsce ma rodzinę, przyjaciół, prowadzi biznes. Czy jest już bardziej Polakiem, czy ciągle Holendrem? Kilka lat temu dostał nasze obywatelstwo. Warto posłuchać tego, co ma do powiedzenia na temat Polski i Polaków, bo chociaż jest już jednym z nas, to perspektywę ma inną.

Pierwsze spotkanie z pracownikami po otrzymaniu obywatelstwa zaczął od narzekania na wszystko i wszystkich, gróźb zwolnień. Kiedy pracownicy patrzyli po sobie z przerażeniem i pytali, o co chodzi, on odpowiedział, że skoro został Polakiem, to musi narzekać. *Narzekanie to główny grzech Polaków, to chciałbym zmienić.* A jakie Polacy mają zalety? *Polska energia jest dużo większa niż holenderska. Nie ma też drugiego takiego kraju gdzie byłaby większa solidarność. Ale ona ujawnia się dopiero wtedy, kiedy spada na Polaków tragedia, a to powinno trwać cały czas. Polacy są gościnni, pracowici, dla mnie to najlepszy naród na świecie* – mówi Servaas.

Czy Polska go zmieniła? Jeśli coś w nim pękło i się spolszczyło, to wiara. Przyjechał do nas jako człowiek nieochrzczony, a teraz jest gorliwym katolikiem, który nie wstydzi się mówić o swojej wierze. Każdy sezon „VIVE Tauron Kielce" rozpoczyna się mszą, kończy się także w kościele. Dziękczynienie po wygraniu Ligi Mistrzów odbyło się w kieleckiej katedrze. Mszę odprawiał ordynariusz kielecki. Wielki sukces polskiego sportu to zasługa Holendra, który stał się Polakiem.

Już kilkanaście lat temu czuł, że powinien coś zrobić dla społeczności, która dała mu możliwości rozwinięcia skrzydeł w niełatwym dla niego momencie. *Możesz mieć pięć domów, ale to nie daje spokojnego sumienia. Próbuję pomagać innym. My, jako przedsiębiorcy, mamy obowiązek pomagać najbliższemu otoczeniu. Przypominam o tym moim kolegom* – mówi Servaas.

Gdy w początku lat 90. Bertus Servaas spojrzał na mapę i zobaczył napis „Polska" – zapewne nawet nie podejrzewał, że za 25 lat będzie Polakiem, któremu w Kielcach zechcą stawiać pomniki i nazywać jego nazwiskiem ulice, a dowodzony przez niego klub piłki ręcznej zdobędzie po raz siódmy Puchar Polski i będzie najlepszy w Europie!

O czym donosi Wszystkim Polakom a w szegółności wszystkim polskim emigrantom - dokonując wyboru tekstów z artykułu Łukasza Majchrzyka „Holender, który stał się Polakiem" [„Rzeczpospolita", „Plus Minus", Nr 147 (10480), 25-25.06.2016 r., str. 16-17]

Kapitan "Nemo"

O, Holender! O – przepraszam... O! Polak!

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

Mecenasi 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.