

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn Nr 163

Rok XV

Kwiecień 2017 r.

Ratujmy międzyleski pomnik techniki

Na dziedzictwo Międzylesia składa się pamięć miasta, w którym w wiekach średnich rozwijało się górnictwo żelaza i metalurgia, później zaś hutnictwo szkła. W XVII w. był to już ważny ośrodek chałupniczego tkactwa lnianego, zaś w dobie industrializacji przemysłu bawełnianego. Dalszemu rozwojowi miasta sprzyjał ruch graniczny, rozwój komunikacji kolejowej i turystyka. Jego spuścizną kulturową znaczą dzisiaj dwa XVII-wieczne domy tkaczy (relikt szerszego niegdyś założenia „domów siedmiu braci”), barokowe Sukiennice z poł. XVIII w., niegdyś siedziba hurtownika i eksportera wyrobów lniarskich na rynek europejski, w końcu także budowlę stacji kolejowej.

Dziełem porzuconym, najwyraźniej niechcianym, jest dzisiaj dawna gazownia węglowa, pochodząca z 1905 r., w 1998 wyłączona z ruchu, jako ostatnia gazownia klasyczna na Śląsku, w Polsce, w Europie. To znakomity pomnik dzie-

dzictwa przemysłowego, nośnik informacji prowadzący nie tylko w dzieje techniki i technologii produkcji gazu świetlnego, polityki technicznej państwa i samorządu miejskiego, energetyki i relacji człowieka ze środowiskiem przyrodniczym, także jakości i stylów życia miejscowej społeczności. Dla właściciela tej gazowni jej walory kulturowe nic nie znaczą. Zrozumiałe to o tyle, że nie ma on większego pojęcia i o gospodarce, w ciągu ostatnich 20 lat na utrzymanie zbędnej sobie materialnej substancji wydał tyle pieniędzy, że wystarczyłoby na wkład własny jej odbudowy i rewitalizacji - już w nowych rolach, przynoszących i społeczne i ekonomiczne korzyści. Nie ku niemu adresujemy więc głos o lepszą przyszłość dla gazowni międzyleskiej.

Pierwszą gazownię uruchomiono w Wielkiej Brytanii w 1795 r. Na ziemiach zaś Polski pierwsze próby oświetlenia ulic gazem świetlnym podjęto w Krakowie (1830), we Wrocławiu (1843), w Warszawie (1844), w dobie gdy ruch budowy gazowni ogarnął już całą Europę. Gazownia awansowała do roli jednego ze znaków rewolucji industrialnej, epoki żelaza i pary, czasu, w którym wierzono, że rozwój przemysłu i techniki wykształci również nową relację między techniką, środowiskiem i człowiekiem uzbrojonym w wiedzę i nowe technologie. Znakomicie oczekiwania te oddawały XIX-wieczne utopie społeczne, które wywarły większy wpływ na umysły naszych przodków, aniżeli się to nam dzisiaj wydaje.

Rozwój gazownictwa w Polsce przebiegał różnie, w zależności od kondycji gospodarczej obszarów wcielonych w końcu XVIII stulecia w organizmy państw zaborczych Rosji, Prus,



Wymowna ilustracja czasu pogardy dla dzieła kultury i człowieka, foto S. Januszewski, 2013

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



Gazownia w Sobótce (1903) – modelowe rozwiązanie architektury bloku administracyjno-mieszkalnego i produkcyjnego, foto S. Januszewski, 2008



Międzylesie - Piecownia. Piece retortowe do odgazowywania węgla, foto S. Januszewski, 2013

Austrii. W 1913 r. w Królestwie Polskim znajdujemy 7 gazowni, zaś w Galicji 14. Jakże niewiele, zważywszy, że na obszarach pozostających pod władzą pruską, na Śląsku, w Wielkopolsce, na Pomorzu czy Mazurach już w 1907 r. funkcjonowało 254 gazowni, w tym 101 na uprzemysłowionym Śląsku.

Pierwsze gazownie dolnośląskie powstały we Wrocławiu i w Wałbrzychu w 1847 r. Ich budową zajmowały się specjalistyczne firmy prywatne. Jedną z najstarszych było Niemieckie Kontynentalne Towarzystwo Gazownicze w Dessau. Konkurowały z nią młodsze i mniejsze: Bamag Berlin, Didier Szczecin, Gasbetrieb Berlin, Hempel Berlin, Kopers, Pintsch Wiedeń i Berlin. Czas prosperity przemysłu gazowniczego przypadł na początek XX stulecia. Dość powiedzieć, że tylko na Dolnym Śląsku liczba gazowni z 21 w 1898 wzrosła do 65 w roku 1931. U progu XX stulecia największymi były tutaj gazownie we Wrocławiu, Zgorzelcu i Dzierżoniowie., Produkcja pierwszej, przez wiele lat utrzymującej zarazem pozycję największej i najnowocześniejszej w Europie, sięgała w 1913 r. 53 mln m³ gazu rocznie, zaś w roku 1928 już 73 mln m³.

Jak grzyby na deszczu wyrastały gazownie, także na Ziemi Kłodzkiej m.in. w Kudowie, Dusznikach, Polanicy, Kłodzku, Bystrzycy Kłodzkiej, Łądku Zdroju, Bardzie, których modelowi odpowiada m.in. i gazownia międzyleska, paczkowska, a także ta utrzymana w Sobótce.

Jeszcze w XX stuleciu, przez wiele lat, gazownictwo skutecznie konkurowało z energetyką. Zawdzięczało to nie tylko upowszechnieniu się urządzeń gospodarstwa domowego opalanych gazem. Sprzyjały mu także niskie koszty

eksploatacji zakładów gazowniczych, z drugiej zaś strony wysokie koszty produkcji energii elektrycznej. Ta różnica rekompensowała uciążliwość procesu produkcji gazu świetlnego. Dość powiedzieć, że na Śląsku do roku 1920, cena metra sześciennego gazu wynosiła 22 fenigi, wobec 43 fenigów 1 kWh energii elektrycznej.

Druga połowa XX wieku była już czasem likwidacji gazowni w Polsce. Produkcję gazu metodami klasycznymi ostatecznie przesądziła decyzja Ministra Górnictwa i Energetyki z 1964 r. nakazująca likwidację gazowni miejskich. Gaz świetlny ustąpił miejsca ziemnemu, a po dawnych gazowniach pozostały dzisiaj co najwyżej relikty piecowni, zasobników węgla, teleskopowych zbiorników gazu, budynków produkcyjnych kryjących niegdyś instalacje oczyszczania gazu bądź urządzenia umożliwiające wykorzystanie produktów ubocznych gazyfikacji węgla. Niektóre z nich postrzegamy dzisiaj już w kategoriach nie dzieła techniki lecz dobra kultury - nośnika informacji prowadzącego nie tylko



Opróżnianie retorty ze zgazowanego węgla w gazowni w wielkopolskim Śmigłowie ok. 1980 r., foto Archiwum FOMT



Międzyzlesie - Piecownia, odbieralniki gazu,
foto S. Januszewski, 2013

w dzieje gazownictwa i procesów przemiany jego technologii, ale ujawniającego również złożone relacje pomiędzy gazownictwem a gospodarką i przemysłem etc.

Przy piecach zachowano dźwig załadowczy do nawęglania retort, tzw. muldę. W pobliżu budynku piecowni znajdujemy zbiornik gazu, złożony z cylindrycznego, wypełnionego wodą basenu, z którego w miarę dopływu gazu wyruszały się ruchome jego człony – dzwon i teleskop. Dzwon zamykał zbiornik od góry, a basen wodny od dołu, ruchomy zaś teleskop regulował pojemność zbiornika. Poszczególne części tego układu łączyły się z sobą systemem stalowych prowadnic i rolek, widocznych na obwodzie zbiornika. Przez ten stalowy, standardowy dla wielu gazowni miejskich, teleskopowy, zbiornik gazu typu mokrego, o pojemności ok. 600 m³, prowadzono go dalej – do sieci miejskiej.

Gazownia w Międzyzlesiu, pochodząca z początku XX stulecia jest interesująca o tyle, że obok gazowni w Paczkowie i Sobótce (tę sprzedano ryzykując utratę zabytkowego wyposażenia technicznego) jest jedyną na Śląsku, która prezentuje model standardowej, niewielkiej gazowni miejskiej. Jej mury kryją zapis dziejów technologii i gazownictwa śląskiego. Podłączono do niej kilkadziesiąt lamp ulicznych, adaptowanych z wcześniejszych — naftowych. Połączenie z siecią gazową zyskały budynki mieszkalne i publiczne, warsztaty i obiekty przemysłowe. Proces destylacji węgla kamiennego prowadzono w dwu piecach 8-retortowych, o zdolności produkcyjnej rzędu 1200, a następnie 2000 m³ gazu/dobę, w temp. 1000–1200°C. Przez odbieralniki gaz przechodził do chłodnic wodnorurkowych, wieżowych płuczek amoniakalnych i odsiarczalników skrzyniowych. Oczyszczano go z wody amoniakalnej i smoły



Międzyzlesie, Teleskopowy zbiornik gazu typu mokrego,
foto S. Januszewski, 2013

pogazowej, naftalenu, cyjanowodoru i innych węglowodnorodnych, które zbywano, podobnie jak koks powstający w procesie zgazowania węgla kamiennego.

Przy piecach zachowano dźwig załadowczy do nawęglania retort, tzw. muldę. W pobliżu budynku piecowni znajdujemy zbiornik gazu, złożony z cylindrycznego, wypełnionego wodą basenu, z którego w miarę dopływu gazu wyruszały się ruchome jego człony – dzwon i teleskop. Dzwon zamykał zbiornik od góry, a basen wodny od dołu, ruchomy zaś teleskop regulował pojemność zbiornika. Poszczególne części tego układu łączyły się z sobą systemem stalowych prowadnic i rolek, widocznych na obwodzie zbiornika. Przez ten stalowy, standardowy dla wielu gazowni miejskich, teleskopowy, zbiornik gazu typu mokrego, o pojemności ok. 600 m³, prowadzono go dalej — do sieci miejskiej.

Do dzisiaj pozostały w Międzyzlesiu zwarte z sobą budynki produkcyjne, piecowni, odsiarczalni, składu węgla oraz małego warsztatu mechanicznego i budynek administracyjno-miesz-



Zespół budynków produkcyjnych
i administracyjno-mieszkalny gazowni Międzyzlesie,
foto S. Januszewski, 2013

kalny, utrzymane w konwencji historyzującej architektury, operującej formami pseudogotyku przemysłowego i tzw. „stylu rodzimego”. Urbanistyka i architektura pozostają podporządkowane charakterowi procesu produkcyjnego. Nie skrywają funkcji. Podobnie kształtowano analogiczne zakłady w Międzygórzu, Dusznikach, Radkowie czy Bardzie, nadając dziełom budownictwa przemysłowego i techniki romantycznego wyrazu. Wtapiano je w krajobrazy przyrodnicze i kulturowe, zacierając jak gdyby agresywny dla środowiska charakter tego przemysłu.

Czy gazownia Międzylesia, dzisiaj nieużytkowana i opuszczona, znajdzie nowy program użytkowy, czy stanie się jeszcze jedną atrakcją Międzylesia? Jeśli tak, to wniesie w tradycyjne programy rekreacyjne i poznawcze tego urokliwego miasteczka treści związane z techniką, z przemysłem, z kulturą materialną — walory, których często nie postrzegamy. A może spotka ją los podobny wielu dziełom czasu industrializacji, ulegnie nowym kanibalom, którzy na gruzach kultury chcieliby wznosić szklane domy? Nie byłby to jedyny w Polsce przykład ograbiania nas z możliwości ciągłego obcowania z dziedzictwem cywilizacyjnym. Bądź co bądź nie wszędzie mamy do czynienia z taką troską o dziedzictwo jak w Warszawie, Toruniu, Zgorzelcu czy Paczkowie.

W 1991 r. muzeum gazownictwa stworzono w dawnej gazowni miejskiej Paczkowa, gdzie zachowano kompletne linie technologiczne i urządzenia do produkcji gazu świetlnego, pochodzące z 1902 r. Gazownia pracowała do 1977 r. Później zebrano tutaj ponad 3 tysiące eksponatów. Znajdziemy wśród nich urządzenia gazowe gospodarstwa domowego: kuchenki, piece łazienkowe, termy, żelazka, lodówki, piece i kominki do ogrzewania pomieszczeń, latarnie i lampy oświetleniowe a nawet gazowe lokówki do włosów. Muzeum prezentuje liczne dokumenty, plany, publikacje, szkice oraz fotografie, przede wszystkim zaś procesy wytwarzania gazu świetlnego, jego oczyszczania i rozprowadzania do odbiorców. W teleskopowym zbiorniku gazu, adaptowanym na muzealną salę zgromadzono bogatą kolekcję kilkuset gazomierzy, z których najstarszy pochodzi z 1877 r. Jak przystało na gazownię teren muzeum oświetlają czynne latarnie gazowe. Wolne powierzchnie budynków produkcyjnych i administracyjnych wykorzystano urządzając w nich atrakcyjne galerie wystawiennicze i sale konferencyjne, pracownie, archiwum, bibliotekę, a nawet kilka pokoi gościnnych. Podobną rolę można by



Muzeum gazownictwa w starej gazowni Paczkowa,
foto S. Januszewski, 2009

przypisać także gazowni międzyleskiej, tym też znamienne, że znakomicie mogłaby korespondować z siecią muzealnictwa technicznego Kotliny Kłodzkiej (m.in. kopalnie złota w Złotym Stoku, Młyn Papierniczy w Dusznikach, Muzeum Filumenistyczne w Bystrzycy Kłodzkiej) i Pardubického Kraju w Czechach, obfitującego w ponad 50 muzeów, a polecać moglibyśmy tutaj m.in. bliskie granicy, największe w Czechach, Muzeum Rzemiosł w Letohradzie, Muzeum Przemysłu w Mladějovie na Moravě, Muzea Wojskowe w podziemnej twierdzy Hurka czy Bouda, elementach czeskiej linii Maginota, w przygranicznych Kralikach.

Jeśli taką uwagę przywiązujemy do ochrony starych gazowni i proponujemy postrzeganie ich w kategoriach zabytków przemysłu i techniki to dlatego, że służyć mogą utrzymaniu w zbiorowej pamięci dziedzictwa nagromadzonego pracą pokoleń. Postrzegamy ich walory wyróżników współczesnych krajobrazów kulturowych. Chcielibyśmy utrzymywać je w nowych już rolach - znaków-komunikatów, służących nie tylko celom poznawczym czy nostalgii za czasem który przeminął. Sądzymy, że dzieła kultury technicznej, pomogą człowiekowi odnaleźć się w świecie bezustannej zmiany, zrozumieć swoiste kody genetyczne naszej cywilizacji. Mogą pełnić rolę zwierciadła, w którym możemy przeglądać się, śledząc drogę przebytą i wyzwając refleksję nad naturą postępu i jego kosztami. Podnieśmy też, że dzieła kultury technicznej gazownictwa, stare budowle czy instalacje służyć mogą procesom edukacyjnym, wychowywać dla przedsiębiorczości, i w nowych rolach służyć wciąż mogą człowiekowi, rozpalając i emocje i myślenie o bezustannej potrzebie budowy nowego ładu przestrzennego i harmonijnego rozwoju

techniki i gospodarki, zgodnie z prawami natury i rozumu. Jeśli uznamy, że w procesie masowej edukacji człowieka III tysiąclecia, kształtowania nowego jego modelu, swoistym narzędziem dydaktycznym stać się może zabytek, unaoczniając, że każde działanie człowieka na polu techniki

i technologii rodzi skutki trwałe, zwykle nieoczekiwane, pozytywne i negatywne, tym bardziej pochylmy się nad znakiem przeszłości. Włączmy gazownię Międzyzlesia w rytm współczesnego życia i wsłuchajmy się w przesłanie, jakie dobro kultury technicznej niesie.

Stanisław Januszewski

Tranzytem przez Wrocław

Kilwater za rufą Bizona B-O-06 już dawno zdążył się rozmyć i powoli zaczyna odpływać w zapomnienie cały ten hałas i zgiełk medialny na temat tego transportu. To, że firma HFG Polska zdecydowała się na transport części swoich wyrobów drogą wodną świadczy o świadomym wyborze środka transportu to zdecydowała spuścizna po pierwszych tego typu załadunkach i transportach jeszcze w czasach minionej epoki. Port i suwnica pierwotnie 400-tonowa to sprecyzowane i przemyślane działania ówczesnego Metalchemu w wyborze środka transportu dla swoich wyrobów. Ten właśnie port i ta właśnie suwnica to był z kolei wybór wrocławskiego ABB przy transporcie generatorów o masie jednostkowej do 380 ton w końcówce lat 90, niestety ale i w tym przypadku kaprysy Odry przerwały dość dobrze prosperującą formę usług transportowych o dużej masie własnej. Wracając

do październikowego precedensu – to, że dość sprawnie ruszył pierwszy transport to splot pomyślnych okoliczności atmosferycznych i hydrologicznych które zagwarantowały poprawne głębokości Odry swobodnie płynącej dla obiektu z takim zanurzeniem. Medialne slogany typu „HFG z Opola przetestuje Odrzańską Drogę Wodną. To będzie ogromny ładunek” trochę śmieszny gdyż testować to tak naprawdę nie ma co, gdyż co rusz przy sprzyjających warunkach hydrologicznych obiekty pływające docierają z ładunkiem lub po ładunek do portu Famentu, a ładunek 1000 ton węgla to była norma dla zestawu pchanego na Górnej Odrze. Zestaw Bizona B-O-06 nad wyraz cicho i bez rozgłosu pokonał wrocławski odcinek Odry i na obecną chwilę najprawdopodobniej „testować” kończy Odrę swobodnie płynącą.

Janusz Fąfara



Spotkanie marcowe – relacja Ekologia i rozwój żeglugi śródlądowej

Tematy te dominowały na marcowym spotkaniu Bractwa na DP Wróblin. W spotkaniu udział wzięli Piotr Misiak – koordynator ds. rzek Urzędu Miejskiego we Wrocławiu, Wiesław Tomaszewski – redaktor Radia Rodzina, byli też nasi seniorzy Władysław Stypczyński i Witold Samuel.

„Nas tu zabranych nie trzeba przekonywać o tym, że transport wodny jest najmniej szkodliwy

dla środowiska – rozpoczął Władysław Wąsik. Przez wiele lat związani z Odrą, z żeglugą zdajemy sobie z tego sprawę doskonale. Jednak świadomość społeczna pod tym względem jest bardzo niska. Tak na marginesie, mieszkam w rejonie Widawy i często chodzę na rzekę z psem na spacer. Krew we mnie się burzy, kiedy widzę góry śmieci wyrzucanych nad rzekę. Mieliśmy mówić o żegludze, a póki co Widawa

żeglowna jeszcze nie jest. Musimy, jako Bractwo szerzej propagować aspekt ekologiczny żeglugi. Regulacja rzek, budowa zapór, zbiorników, kanałów wynika przede wszystkim z potrzeby zatrzymywania wody dla przemysłu, rolnictwa, ludności, a transport wodny korzysta z tego jakby przy okazji. Mimo, że w górach czy na biegunach topnieją lodowce to u nas w rzekach wody ubywa. Autostrady, tory kolejowe zajmują określone tereny, które raczej rozwojowi gatunków nie sprzyjają. Natomiast służące zatrzymywaniu wody jazy, zbiorniki, kanały, mogą tylko w okresie budowy zakłócić równowagę w przyrodzie, ale potem zatrzymana woda, oczywiście czysta woda, sprzyja rozwojowi gatunków. Argumentów przemawiających za transportem wodnym w ujęciu ekologicznym jest wiele, choćby porównać zużycie paliwa: przy spalaniu 1 litra oleju napędowego drogą wodną na odległość 1 kilometra przemieścić można 127 ton ładunków, koleją 97 ton, samochodem 50 ton. Oczywiście, emisja spalin i substancji szkodliwych w przypadku żeglugi jest najmniejsza. My tu zebrani doskonale o tym wiemy.

Musimy się jednak zastanowić jak dotrzeć z tymi argumentami do szerszego gremium społecznego, decydentów, do mediów, aby przywrócić dawne znaczenie transportu wodnego w naszym kraju.”

„Jeśli mówimy o wznowieniu żeglugi i ochronie środowiska, to niewątpliwie trzeba przewidzieć urządzenie miejsc postojowych dla statków. We Wrocławiu na przykład jest tylko jedno takie miejsce przed mostem Trzebnickim, nazwane przez nas „szerokie”. Są tam dalby cumownicze z pomostami, które zamknięto na kłódki. Brak możliwości pozbycia się śmieci, podłączenie się do sieci energetycznej, poboru wody pitnej, zdania zęz czy nieczystości. Kiedyś w dużej części załatwiali to bunkierki. To wszystko trzeba



będzie w przyszłości zorganizować.” Zwrócił na te zagadnienia uwagę Janusz Fąfara.

O zamierzeniach miasta w zakresie ochrony środowiska poinformował nas Piotr Misiak.

Wrocław ubiega się o uzyskanie tytułu Zielonej Stolicy Europy. W Urzędzie Miejskim powołany zostanie Departament Zrównoważonego Rozwoju, w skrócie zwany „Zielony”, który ma zająć się proekologicznym rozwojem miasta. Przepływająca przez Wrocław Odra stwarza pewne uwarunkowania, a jednocześnie jest impulsem do jej gospodarczego wykorzystania. Nasze miasto ma stanowić centrum żeglugowe nad Odrą. Powstają związane z tym różnego rodzaju projekty. Jest pomysł budowy centrum logistycznego z portem, drogami dojazdowymi i bocznicą kolejową. Aby nie korkować miasta lokalizacja centrum musi znajdować się poza Wrocławem, w pobliżu jednak istniejącej już infrastruktury transportowej, z miejscem do perspektywicznej rozbudowy. Akces usytuowania centrum złożyła gmina Czernica. Najważniejsze jednak to znaleźć źródła finansowania. Do Brukseli uda się delegacja z wizytą studyjną, aby zapoznać ze sposobem finansowania w aspekcie międzynarodowym projektu połączenia Paryża z morzem Północnym, aby w przyszłości wykorzystać to u nas.

Wiesław Tomaszewski wspomniał o założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce przyjętych w ubiegłym roku przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Odra ma uzyskać IV klasę drogi wodnej. Podjęta ostatnio uchwała o pogłębieniu toru wodnego Szczecin-Świnoujście jest jakby pierwszą gwiazdką na firmamencie rozwoju transportu wodnego. „Rozmawiając

Kiedyś przy kawie z właścicielem bazy transportu drogowego – mówi W. Tomaszewski, rozmówca powiedział, że jest zainteresowany przewozem drogą wodną ładunków wielkogabarytowych. Zapytał mnie gdzie zadzwonić, aby ustalić termin podstawienia odpowiedniej wielkości barki, czas trwania transportu do miejsca wyładunku. Z tego właśnie wynika potrzeba utworzenia centrum logistycznego, gdzie można połączyć transport drogowy, kolejowy i żeglugę. W trakcie nagrywania na ten temat audycji rozmawiałem z wójtem gminy Czernica, który wystąpił z propozycją, aby w tym rejonie powstało centrum. Jest tam Odra, jest kolej i możliwość rozbudowy dróg. Według mojego rozeznania to najbardziej odpowiednia lokalizacja centrum logistycznego.”



„Ja nie jestem takim optymistą – wypowiada się Witold Samuel. Stopień Malczyce budowany jest już 17 lat. To jest niedopuszczalna generacja kosztów. Poza tym, co może dzisiaj minister. Tylko planować, bo pieniędzy na realizację zamierzeń nie ma. A jeśli się pojawią to przeznaczana są na inne cele. Nie liczymy na pieniądze unijne. Obecnie przeznaczone będą na przekop przez mierzeję Wiślaną, na dokończenie Malczyce raczej funduszy zabraknie. To, że Odra uzyska IV klasę drogi wodnej jest utopią. Mamy za niskie mosty. Prześwit dla IV klasy musi wynosić 5,40 m przy najwyższej wodzie żeglugowej, a nasze mosty mają tylko 4 m. Jakoś trudno mi sobie wyobrazić przebudowę mostów. Poza tym, aby mówić o reaktywacji transportu wodnego, należałoby zacząć od utworzenia właściwej administracji zarządzającej drogą wodną. Obecnie jest na żenującym poziomie. Obawiam się, że w Odrze dużo jeszcze wody upłynie zanim transport wodny osiągnie poziom z lat 70. ubiegłego wieku, o ile wcześniej rzeka nie wyschnie.”

Ryszard Majewicz – „Jest takie powiedzenie, że są kraje o systemie rozwijającym i zwijającym się. Od wielu lat żegluga znajduje się w systemie zwijającym się. Bractwo musi działać, aby gromadzić i zabezpieczyć związane z żeglugą zabytki, aby też nie zostały zwinięte. Mówiąc jednak o wielkich planach rozwojowych transportu wodnego w Polsce, to nie są one na dziś, czy jutro. Muszą obejmować okres 50 do 100 lat. Zresztą urbanisci takie założenia robią. Kwestia jednak, aby zmieniające się rządy założenia te w miarę istniejących możliwości realizowały. Możemy się wzorować na Niemczech. Plany rozwojowe dróg wodnych opracowywane były tam w latach 20. ubiegłego wieku, mimo kryzysu i застоju gospodarczego. Realizowano je, kiedy następował rozwój gospodarczy i można było



pozyskać środki. Wieloletnie plany rozbudowy dróg wodnych muszą powstać i u nas. Odra ma uzyskać IV klasę. Wiemy, że istniejące mosty są zbyt niskie. Podwyższyć je od razu się nie da. Trzeba jednak rozważyć inne możliwości. Na Wrocławskim Węźle Wodnym na przykład nie da się, a nawet nie powinno się istniejących mostów przebudowywać. Od wielu lat istniała koncepcja budowy kanału omijającego Wrocław doliną Widawy. W pewnym okresie urbanisci wrocławscy wygumowali ten pomysł z planów rozwojowych miasta. Myślę, że do projektu tego należałoby wrócić. Podobnie jest z rzekami i gospodarką wodną w całym kraju. W „Prosto z pokładu” pisałem kiedyś o inżynierze hydrotechniki, profesorze i rektorze Uniwersytetu Lwowskiego z okresu międzywojennego Maksymilianie Matakiewiczu. Stworzył on różne koncepcje regulacji rzek polskich, możliwości gromadzenia wody i ochrony przeciwpowodziowej. Warto je przestudiować i zastanowić się nad ich realizacją w obecnych czasach.”

Z przedstawionej w skrócie dyskusji wynikają zadania dla naszego Bractwa:

- wszelkimi możliwymi środkami popularyzować ekologiczne aspekty rozwoju dróg wodnych i żeglugi;

- zgłaszać swoje uwagi i wypracowane koncepcje do projektów rozbudowy i modernizacji dróg wodnych;

- zasugerować kierunki zmian w administracji zmierzających do poprawy nadzoru nad gospodarką wodną i drogami wodnymi.

Do zobaczenia na spotkaniu Bractwa Mokrego Pokładu 6 kwietnia br. na pokładzie statków Muzeum Odry.

T. Sobiegraj

Wycinka starych (chorych) drzew przy młynie

W dniu 27 lutego 2017 r. w godzinach popołudniowych na mocy decyzji nr 4/17 Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Warszawie została przeprowadzona sprawnie akcja pod kierownictwem leśniczego Michała Fujaka (członek Bractwa), mająca na celu usunięcia starych,



chorych drzew w sąsiedztwie zabytkowego młyna w Niegowie.

Do usunięcia drzew wykorzystano specjalistyczny sprzęt (podnośnik samochodowy) użyczony nieodpłatnie przez Tadeusza Rudzińskiego (członek Bractwa). Nieocenioną pomoc wyświadczył Ryszard Gawroński, który sprawnie ściał rosnące obok młyna robinie – pseudoakacje.

Pozostałe po akcji drewno i gałęzie zostaną zagospodarowane dla potrzeb Bractwa Zabrodzkiego w najbliższym wolnym terminie.



Bieg Pamięci Żołnierzy Wyklętych

W dniu 26 lutego 2017 r. odbył się po raz drugi w Wyszkanie Bieg Pamięci Żołnierzy Wyklętych „Tropem Wilczym”. Pomysłodawcą biegu organizowanego w całej Polsce jest Fundacja Wolność i Demokracja. W tym roku dla upamiętnienia osób walczących w antykomunistycznym podziemiu bieg przeprowadzono w 240 miejscowościach.

W roku 2011 dzień 1 marca ustanowiono świętem państwowym – Narodowym Dniem Pamięci Żołnierzy Wyklętych.

Inicjatorem i organizatorem wydarzenia w Wyszkanie było Stowarzyszenie Pepisko. Wśród liczego grona współpracowników swój skromny wkład miało również Stowarzyszenie „Bractwo Zabrodzkie”.

Tuż przed biegiem odbył się apel pamięci, zagrała Młodzieżowa Orkiestra Dęta Ochotniczej Straży Pożarnej w Wyszkanie, przy pomniku złożono kwiaty i zapalono znicze.

W ramach Bractwa Zabrodzkiego w biegu wzięło udział siedmiu zawodników (członkowie bractwa i sympatycy): Jacek Garbarczyk, Arkadiusz Redlicki, Marta Kochańska, Mateusz Kochański, Martyna Redlicka, Ewelina Kryszkiewicz, Magda Szewczyk. Uczestnicy biegu mieli zapewnione pakiety startowe.

W biegu wyszkowskim łącznie wzięło udział ponad 200 osób, pokonując dystans 1963 metrów (symboliczna data śmierci ostatniego Żołnierza Wyklętego Józefa Franczaka ps. „Lalek”).

Na mecie wszystkim biegaczom wręczono pamiątkowe medale. Wśród uczestników biegu organizatorzy rozlosowali upominki a jedną z nich otrzymała nasza reprezentantka Magda Szewczyk.

Po biegu na wszystkich czekała gorąca herbata, żołnierska grochówka oraz pieczone w ognisku kiełbaski.



Oto pytanie i dylemat: czy w Polsce chcemy mieć śródlądowe drogi wodne?

Pytanie jest dość absurdalne i nie na miejscu, gdyż jest ono faktycznie pytaniem o wystarczającą ilość wody niezbędnej do zachowania życia. W Polsce brakuje wody i mamy jej coraz mniej. Lata są upalne oraz bardziej suche a zimy bezśnieżne w związku z tym poziom wód gruntowych niebezpiecznie dla przyrody się obniżył. Powinniśmy zacząć uczyć się gromadzić wodę. Budowa zbiorników wodnych a szczególnie małych zbiorników retencyjny w tzw. mikro retencji rozsianych po całej Polsce pozwoli nam wyrównać straty wody w gruntach. My po prostu teraz nie mamy wyjścia, my je musimy niestety wybudować.

Rozwój transportu śródlądowymi drogami wodnymi jest zadaniem drugoplanowym niejako odbywającym się przy okazji, gdy zapewnimy odpowiednią głębokość przez dość długi okres w roku. Natomiast budowa śródlądowych dróg wodnych jest tylko jednym z elementów gospodarki wodnej. Drogi wodne będą także zbiornikami wodnymi, gdzie się gromadzi wodę, ale i dostarcza ją na tereny położone wokół tej drogi wodnej. Wykorzystuje się też przy okazji tę zgromadzoną wodę do transportu towarów i robią tak wszyscy ludzie na świecie. Nie ma żadnego powodu, aby i w Polsce nie można było tak postępować. Nasi sąsiedzi od nas oczekują, aby w Polsce powstały sprzyjające warunki do uprawiania żeglugi towarowej. Europejski system dróg wodnych kończy się na naszych granicach. Polska nie może być przeszkodą w transporcie towarów drogą wodną wschód – zachód i północ – południe w Europie. Dla przykładu Białoruś; nie ma dostępu do morza i najdogodniej jest przewieźć jej swoje towary do najbliższego dużego portu w Gdańsku drogą wodną przez Polskę. Nasi południowi sąsiedzi Czesi widzą możliwości transportu swoich towarów najkrótszą drogą do portu w Szczecinie

właśnie barkami po Odrze. Są także propozycje przedłużenia tzw. „szerokich torów” do portu w Gliwicach by można było wozić rudę żelaza dalej na zachód Europy barkami. Powinniśmy już teraz przewidywać jak w niedalekiej przyszłości przywieźć rudę miedzi do huty w Głogowie i wywieźć jej wyroby na cały świat. Dalszy rozwój gospodarczy kraju jest uzależniony od możliwości transportowych właśnie drogami wodnymi. Nasze porty morskie bez śródlądowych dróg wodnych zaczną się blokować z powodu braku możliwości wywozu towarów dostarczonych drogą morską. Mamy w historii już przykład jak korzystać z transportu śródlądową drogą wodną jaką była rzeka Wisła. Transport zboża Wisłą do Gdańska w XVI i XVII wieku przyczynił się do wzbogacenia Polski na handlu właśnie zbożem. Można tak stwierdzić, że dzięki wiślańskim „marynarzom” śródlądowym byliśmy największym dostawcą zboża w Europie.

Głównym celem rozwoju budownictwa wodnego jest zaopatrzenie Polski w wodę. Z ekonomicznego punktu widzenia celowe jest traktowanie tematu całościowo. Każda inwestycja wodna powinna uwzględniać wszystkie dziedziny tak aby nie blokowane były ewentualne przyszłe plany inwestycji wodnych. Dotychczasowa polityka wokół gospodarki wodnej ograniczała się do budowy zabezpieczeń przeciwpowodziowych, na budowie kanałów odprowadzających wodę i osuszaniu terenów. W ten sposób utraciliśmy bagna, grzęzawiska, starorzecza, wszelkie „doły” i zagłębienia, gdzie gromadziła się woda, żyło mnóstwo ryb, ptaków, piżmaków i wiele, wiele innych zwierząt. Były to naturalne zbiorniki wodne ze swoimi ekosystemami przyrodniczymi. Sam jestem świadkiem jak zniknęła rzeczka w mojej rodzinnej miejscowości po przeprowadzonej melioracji w okolicy. Wzdłuż rzeczki rosły zagajniki: z olchy, dębów, brzozy,

w „dołach”, gdzie głębokość pozwalała na gromadzenie się wody żyły sobie tam szczupaki, piskorze, płotki, szczury wodne i było mnóstwo ptactwa, ale także innych żyjątek, bo tam, gdzie jest woda to kwitnie bogate życie. Tego tam teraz nie ma, zniknęła woda i wycięto drzewa oraz wyginęły zwierzęta! To się stało z powodu niewłaściwej gospodarki wodnej ludzi! Rozsądny człowiek nie powinien pozbawiać swojego środowiska wody, gdyż w pewnym momencie jej nam zabraknie. Wodę powinno się gdzieś gromadzić na wypadek suszy. Stało się coś złego w Polsce po 1997 r. Po tej „katastrofalnej” powodzi, wpadliśmy w panikę, 60% pojemności zbiorników wodnych stoi pusto i oczekuje latami na wysoką falę powodziową. Takie asekurancjo graniczy z głupotą o rozmiarach co najmniej zarezerwowanej pojemności „pustoty”. Niewiele trzeba, aby powstała nowa „Sahara” w środku Europy, wystarczy wyciąć drzewa, co zresztą już jest robione na skalę masową. System korzenny wielkiego dębu czy buka magazynuje w ziemi ok. 25 m sześć. wody. Jeśli wycięto setki tysięcy drzew to możemy sobie policzyć, ile wody straciliśmy przy obecnym wyżynianiu lasów i pojedynczych drzew. A las rośnie długo, drzewa liczące 200 lat to jeszcze „dzieci”. Rabunkowa wycinka drzew prowadzi do utraty możliwości magazynowania wystarczającej ilości wody w glebie, co jednocześnie kończy się śmiercią milionów niewielkich organizmów tam przecież żyjących.

Jest pewna grupa osób w Polsce, którzy nie

mają wątpliwości i lobbują za budową IV klasy drogi wodnej. Dlaczego właśnie IV klasa? Są w zasadzie dwa argumenty, które przesądzą o tej klasie tj.: możliwość uzyskania środków finansowych na inwestycję oraz realia kilku rzek w Polsce uzyskania głębokości tranzytowych dla opłacalnych przewozów barkami. Mniejsza głębokość niż 2,5 m nie ma racjonalnego i ekonomicznego uzasadnienia. Można w tym przypadku mówić tylko o zaopatrzeniu w wodę dla ludności, rolnictwa i przemysłu, do uprawiania turystyki wodnej, rekreacji i sportach wodnych. Nikt rozsądny nie wyda miliardy zł na śródlądowe drogi wodne, jeśli nie będzie można uzyskać w/w głębokości. Jest to dość oczywiste, że zainwestowane środki finansowe mają się w określonym czasie zwrócić. Opłacalność przewozów barkami jest tym wyższa im bardziej wykorzystuje się tonaż oraz pojemność statku. Jednym z głównych parametrów jest właśnie optymalne zanurzenie jednostki pływającej. Nie ma sensu wdawać się w dyskusję z racjonalizatorami optydującymi za statkami płytko zanurzonymi, gdyż inni już dawno to sprawdzili i się to po prostu nie opłaca! Sprawa zatem jest w zasadzie przesądzona; będziemy budować drogi wodne IV klasy! Niższe klasy nie uprawniają też do korzystania ze środków unijnych.

Obecny rząd jest pierwszym, który podejmuje działania zmierzające do budowy śródlądowych dróg wodnych. Pierwszym krokiem jest ratyfikacja porozumienia AGN co zobowiązuje Polskę niezależnie od rządzącej opcji politycznej



do wybudowania dróg wodnych minimum IV klasy. Konwencja AGN została przygotowana przez Organizację Narodów Zjednoczonych pod nazwą: Europejskie Porozumienia w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu (ang. European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance). Przez Polskę przebiegają trzy międzynarodowe szlaki wodne: droga wodna E-30, łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, obejmująca na terenie Polski rzekę Odrę, od Świnoujścia do granicy z Czechami; droga wodna E-40, łącząca Morze Bałtyckie w Gdańsku z Dnieprem w rejonie Czarnobyla i dalej przez Kijów, Nową Kachowkę i Chersoń z Morzem Czarnym, obejmująca na terenie Polski rzekę Wisłę od Gdańska do Warszawy, rzekę Narew oraz rzekę Bug do Brześcia; droga wodna E-70, łącząca Holandię z Rosją i Litwą, na terenie Polski obejmująca Odrę od ujścia kanału Odra-Hawela do ujścia Warty w Kostrzynie, drogę wodną Wisła-Odra oraz od Bydgoszczy dolną Wisłę i Szkarpawę lub Wisłę Gdańską. Sieć ujęta w Konwencji AGN łączy porty 37 krajów

europejskich. Należy podkreślić, że idzie za tym także dofinansowanie inwestycji w wysokości 80% kosztów. Jeśli koszt inwestycji szacowany jest na około 100 miliardów zł to Polska musi wydać 20 miliardów zł. Uzyskane środki finansowe spowodują rozruch gospodarki wokół budowanej drogi wodnej. Możliwości przewozowe dróg wodnych będą sprzyjać powstawaniu zakładów, hurtowni, turystyki, rekreacji i sportom wodnym. Nad kanałami żeglownymi chętnie budują swoje osiedla mieszkaniowe deweloperzy w przeciwieństwie do autostrad i węzłów kolejowych. Należy zaznaczyć, że kwota 20 miliardów wyasygnowana przez Polskę na inwestycje wodne rozłożona będzie na kilkanaście lat. Jednocześnie podkreślić trzeba, że dla samego zachowania obecnie istniejącego stanu rzek i kanałów Polska i tak musi ponieść koszty na ich remont lub odbudowę w kwocie około 30 miliardów zł. Reasumując bilans jest jednoznacznie korzystny dla Polski.

*Władysław Wąsik – absolwent TŻŚ
we Wrocławiu z 1966 r.*

Projekt Sekwana-Skalda

W dniach 15 i 16 marca 2017 r. w Brukseli odbyła się konferencja pt. „Rola żeglugi śródlądowej w rozwoju transportu multimodalnego w Europie Centralnej” zorganizowana przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego i Transportu landu Saksonii-Anhalt i Sekretariatu Ge-

neralnego Unii Izb Łaby Odry z Magdeburga. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele z Polski, Niemiec oraz Czech reprezentujący środowisko gospodarcze i administrację.

W ramach wydarzenia zorganizowano również wyjazd studyjny do miejscowości Kortrijk w



Kanał Seine-Skalda na tle europejskich dróg wodnych

Belgii, w celu zapoznania się z budową Kanału Sekwana-Skalda, łączącego Paryż z Morzem Północnym. W Kortrijk wybudowano tymczasową modułową śluzę dla statków. Czas jej użytkowania wynosi kilka lat. W tym czasie planuje się wybudowanie docelowej śluzy przeznaczonej dla statków o nośności ok. 4 000 tys. ton. Kanał ma być także przystosowany dla kontenerowców na których przewożone będą 3 warstwy kontenerów. W celu umożliwienia ich ruchu, most znajdujący się na kanale, zaprojektowano tak, aby możliwa była regulacja prześwitu pod nim.

Połączenie Sekwana-Skalda połączy dwa ważne dorzecza Europy Sekwany i Skaldy. Połączy okręgi przemysłowe Francji, Walonii i Flandrii. Projekt uzupełni brakujące ogniwo transportowe. We Francji szlak żeglugowy Seine-Skalda biegnie z Paryża na północ aż do granicy z Belgią. Zupełnie nowy kanał długości 106 km. Kanał wykopany będzie między miejscowościami Compiègne i Cambrai. Gdy francuska część połączenia Seine-Sever zostanie oddana do eksploatacji, pozwoli ono dużym statkom na transport ładunków między Paryżem i portami Dunkierki, Antwerpii i Rotterdamie oraz dzięki europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych również do wszystkich części Europy. Kanał połączy francuskie szlaki wodne z drogami wodnymi w Belgii, Niemczech, Holandii i Szwajcarii. W Walonii i Flandrii istniejące drogi wodne będą poprawiane by uzyskać lepsze parametry nawigacyjne. W Belgii trasa przechodzi przez rzeki Lys w Deûlémont i przebiega przez terytorium walońskie do Wervik. Następnie rzeką Lys i Kanałem Lys Diversion aż do Kanału Gandawa-Ostenda. Stamtąd biegnie wzdłuż północnego odcinka Kanału Ghent do portu w Gandawie i do rzeki Skaldy. Budżet projektu wynosi 2,6 mld €. 80% kosztów inwestycji pokrywa UE. Realizowany jest na zasadzie partnerstwa publiczno-prywatnego. Ważniejszymi partnerami projektu są:

- Unia Europejska: Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)
- Dyrekcja Dróg Wodnych Francji- (Francja: Voies navigables de France VNF)
- administracja regionów i województw
- Agencja Ochrony Natury i Lasów (Agentchap voor Natuur en Bos ANB) – Belgia
- Flamandzka Agencja Rolna/Ziemi - (Vlaamse Landmaatschappij VLM) - Flandria
- Instytut Natury i Lasów - (Instituut voor Natuur en Bosonderzoek INBO)
- Urzędy gmin i miast, przez które przebiega

kanal

- Grupy interesu prowadzących działalność na śródlądowych drogach wodnych, rolników, ochrony przyrody, rowerzystów, turystyki itp
- Przedsiębiorstwa transportu publicznego
- Kontrahenci firmy

Kanał podobnie jak wszystkie inwestycje tego typu w Europie będzie realizowany w wysokich klasach żeglugowych do Vb klasy drogo wodnej. Będzie miał 106 km długości, szerokość kanału 54 m, głębokość od 2,8 – 4 m. Na Kanale będzie 7 śluz z różnicą poziomów sięgającą do 6,5 m. W ramach kanału zostaną wybudowane trzy mosty kanałowe dwa nad autostradami A29 i A26 i trzeci nad rezerwatem przyrody i doliną rzeki Somme będzie miał 1330 metrów długości. Utworzone zostaną 4 strefy przemysłowe związane z portami: Cambrai-Marquion, Peronne Haute-Picardie, Nesle, Noyonnais, każdy o powierzchni 360 ha. Będą świadczyć usługi portowe dla firm regionalnych i 6 portów morskich w Hawrze, Rotterdamu i innych. Stworzenie nowych stref przemysłowych, usprawni świadczenie usług logistycznych, tym samym przyczyni się do rozwoju gospodarczego i tworzenia miejsc pracy. Wybudowanych zostanie 5 portów do przeladunku i magazynowania zboża w: Graincourt, Havrincourt, Moislains, Clery-sur-Somme, Languevoisin. Powstaną dwa centra logistyczne w Thourotte i Ribécourt umożliwiające transport rzeczny. Do usprawnienia komunikacji z portami i centrami logistycznymi wybudowane zostanie 57 mostów drogowych (średnio co 1, 2 km) i 2 mosty kolejowe. Zostanie wybudowanych 5 marin w Hermies, Allaines, Biaches / Pont-kanal, Saint-Christ-Briost, Ercheu dla sprzętu pływającego, łodzi kabinowych, jachtów, żaglówek, które będą pełniły także funkcje lokalnych centrów rozrywki. Wybudowane zostaną 2 zbiorniki wodne w Allain Bouchavesnes-Bergen (Louette) i Étrécourt-Manancourt-Équancourt (Tarteron) o pojemności 16 mil m³ każdy, których celem będzie zapewnienie funkcjonowania kanału przy niskim stanie wody w rzece Oise np. podczas susza. Podczas prac ziemnych zostanie przemieszczonych 55 mln m³ z czego 30 mln m³ rozdysponowana będzie w pobliżu kanału i używana do rekultywacji i zalesiania.

Doświadczenia z realizacji budowy mogą być pomocne przy planowaniu modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej i połączenia Dunaj-Odra-Łaba.

Jan Pyś

Petent

Obecne znaczenie

Petent – osoba nader upierdliwa i dążąca do osiągnięcia własnego celu metodą chcę to mieć od ręki. Petent zwykle działa na równi emocjonalnej, a brak zrozumienia dla niego kończy się zazwyczaj ostrym upomnieniem słownym lub w skrajnych przypadkach rękoczynem. Ważną cechą petenta jest niechęć do oczekiwania w kolejkach i bycia odsyłanym do tzw. „następnego okienka”. Potraktowany w ten sposób petent okazuje wyraźną frustrację i może publicznie wygłaszać różne opinie na temat osób lub instytucji, do których ma interes. Braki w zakresie wiedzy ogólnej nadrabia impertynencją, a następnie agresją. Wychodzi z założenia, że skoro przyszedł, to pracownik danej instytucji musi porzucić wykonywaną pracę w celu zaspokojenia jego interesu. Zwykle nie znosi sprzeciwu. (<http://nonsensopedia.wikia.com/wiki/Petent>)

Wg Słownika języka polskiego (<http://sjp.pwn.pl/sjp/petent;2571356.html>) petent, petentka, to osoba ubiegająca się o coś w sądzie, urzędzie, itp. - zajęta w jakiejś mierze sprawami sądu, sądownictwa.

Petent czy klient?

Osoba udająca się do urzędu w celu załatwienia konkretnej sprawy lub zasięgnięcia informacji jest klientem, który (z racji płacenia podatków) nabył taką usługę – (...) - Dlatego też słuszne jest traktowanie go, jak klienta – ze wszystkimi konsekwencjami tego stanu rzeczy. (...) Z punktu widzenia klienta, najważniejszymi wyznacznikami sposobu, w jaki władze i pracownicy administracji traktują jego oraz problemy, z którymi się boryka, jest przede wszystkim życzliwość, kompetencja, zaangażowanie, szybkie i terminowe załatwianie spraw oraz profesjonalne i życzliwe podejście do zgłoszonych wad i reklamacji.

Negatywnymi czynnikami, które powodują postrzeganie urzędów i ich pracowników, jako instytucji stojących ponad interesami społeczności i realizującymi swoje własne, niejasne priorytety jest przede wszystkim – podejmowanie ważnych decyzji z pominięciem konsultacji społecznych lub bez uwzględniania ich wyników, częściowa lub/i nierzetelna informacja o planach dotyczących zmian, inwestycji, zamierzeń lub

działanie metoda faktów dokonanych, niekompetentna obsługa, trudności w zasięgnięciu informacji, (...) itp. <http://archiwum.nf.pl/13062-petent-czy-klient/>

O wyższości klienta nad petentem słów kilka

Idę do urzędu załatwić sprawę i chcę czuć się obsłużona jak klient w renomowanej firmie. Nie lubię się czuć lekceważona, zwłaszcza przez kogoś, kto między innymi z moich podatków otrzymuje wynagrodzenie.

Chciałabym być traktowana przynajmniej na równi z osobami na stanowiskach urzędniczych czy innych, ale opłacanych z publicznych pieniędzy. Uważam, że stanowisko urzędnicze nie powinno dawać osobom na nich zasiadającym prawa traktowania mnie jak kogoś zawracającego głowę, z lekceważeniem.

A Wy jak myślicie? To ja jestem przewrażliwiona nieco czy może jednak mam odrobinę racji? – pisze autorka artykułu na: <http://gorzowwielkopolski.naszemiasto.pl/artukul/o-wyzszosci-klienta-nad-petentem-slow-kilka-2636374,art,t,id,tm.html>

Klient, petent, a może beneficjent?

Gdzie i którym z określeń się posługiwać? Czy klient to osoba wyłącznie robiąca zakupy w sklepie? Czy petent jest powszechną formą nazewnictwa osób, które odwiedzają sądy i inne urzędy celem załatwienia spraw urzędowych? A może to beneficjent?

Wchodzący do urzędu człowiek, który do tej pory czytał przywieszoną informację np. „Czwartek jest dniem bez petenta”, w innym urzędzie może przeczytać tę samą informację, z tym, iż brzmi ona: „Czwartek jest dniem wolnym, klientów nie obsługujemy”. Tak więc, które z określeń jest prawidłowe i właściwe? Określenia o których mowa mają podobne znaczenia, a jednak są bardzo odległe.

Klient nasz Pan, petent nasz Wróg.

Klient - to powszechne określenia osoby kupującej w sklepie, korzystającej z usług banku, adwokata itp. (...) Dobrze obsłużony klient, nawet „trudny” jest dla pracodawcy źródłem dochodu.

Petent – czy samo to słowo nie brzmi już

negatywnie? Petent - człowiek ubiegający się o coś, składający swoją prośbę, podanie w urzędzie, sądzie itp. (...) Określenie to nie jednemu z urzędników kojarzy się z człowiekiem marudzącym i czegoś chcącym. A przecież to nie całość społeczeństwa jest taka i akceptuje takie określenie. Jednak skoro już taka nazwa funkcjonuje to należy się jej podporządkować i sprawić by nie kojarzyła się kimś źle odbieranym, ale z kimś kto z potrzeby przychodzi do danej instytucji celem załatwienia sprawy.

Sytuacje nieodpowiedniego traktowania petenta przez urzędnika na szczęście są coraz rzadsze, mimo, że w urzędzie, to „urzędnik ma zawsze rację”. Dążymy jednak do tego, by petent zrównał się z pozycją urzędnika i stał się niejako klientem chcącym kupić usługę, a w perspektywie by klient stał się przyjacielem urzędnika.

Beneficjent – osoba czerpiąca zyski, profity z czegoś np. osoba fizyczna lub prawna, której udzielono kredytu albo na rzecz której został otwarty tzw. list kredytowy, udzielona gwarancja lub poręczenie. (<http://dokariery.pl/-/klient-petent-a-moze-beneficjent-54933>)

Petent, klient czy interesariusz ?

W krajach anglosaskich podania czy też aplikacje, które się zgłasza, nie zawierają próśb. To są tylko wnioski. Obywatel nie jest kimś proszącym. To jest piękne. U nas po trosze to też się zmienia, nawet w kontaktach ustnych. Petent staje się klientem, czymś lepszym. Ostatnio słyszy się nawet o interesariuszach.

Interesariusz jest jak emisariusz i depozytariusz. To interesant dowartościowany. Ktoś, kto ma podmiotowość. A urzędnik powinien być może nawet pomocnikiem tego, który chce coś załatwić. Czasem doradcą, usługodawcą. To są już inne role. Powoli w te role wchodzimy. Często nawet obserwuję, że urzędnik działa jak ktoś, kto chce wejść w realny dialog z tym, kto do niego przychodzi. (Prof. Jerzy Bralczyk w rozmowie z Anną Kozicką-Kołaczkowską <http://www.rp.pl/arttykul/1054577-Petent-klient-czy-interesariusz.html>)

A jak to jest u sąsiadów ?

Tłumaczenie słówka: petent w języku białoruskim, to праціцель (<http://www.slowka.info/bialoruski,potent.html>) a języku rosyjskim,

то проситель, посетитель, і заявитель (<http://www.slowka.info/rosyjski,potent.html>).

Gdy tymczasem w języku ukraińskim, tłumaczenie słówka petent, to już: захисник, кандидат, подавець, позивач, поклонник, претендент, прохач (<http://www.slowka.info/ukrainski,potent.html>).

A w języku czeskim – nawet navrhovatel i žadatel! (<http://www.slowka.info/czeski,potent.html>)

A jak powinno być u nas ?

Autorzy raportu: „O pilnej potrzebie doskonalenia jakości funkcjonowania urzędów administracji publicznej” (Praca zbiorowa pod redakcją prof. Dr hab. Pawła Soroki. Skład zespołu: Stanisław Bajor, Stanisław Błoński, Zbigniew Mazij, Wojciech Mazij, Jerzy Mączyński, Mieczysław Sidor.) piszą: Obywatel jest traktowany jako petent – w rozumieniu jako człowiek, który o coś się ubiega lub składa swoją prośbę. Tymczasem słowo petent pochodzi z języka łacińskiego petens – co oznacza żądać, wymagać. Zatem czas wrócić do źródeł i przywrócić słowu petent właściwe znaczenie. Petent nie jest zwykłym klientem urzędu, lub kimś, kto zajmuje czas. Petent, to podatnik, który żąda i wymaga, aby jego pieniądze zebrane w postaci podatków były wykorzystane głównie w celu realizacji jego dyspozycji i zaspokojenia jego wymagań, a nie przede wszystkim potrzeb urzędu i zatrudnionych w nim urzędników.

Jak tego trudnego dzieła dokonać - można się dowiedzieć z tegoż szesnastostronicowego raportu. W podsumowaniu autorzy zwracają uwagę - m.in. – że: doskonalenie funkcjonowania urzędów administracji publicznych nie tylko jest konieczne, ale jest również możliwe i praktycznie bezinwestycyjne - natomiast niesie możliwość znacznego zwiększenia Dochodu Narodowego (...) o ok. 30%. Raport jest dostępny u wszystkich Prezydentów, Premierów i wielu Ministrów sprawujących rządy w latach 1989–2017

o czym donosi ze smutkiem ale i z umiarkowaną nadzieją na jego przeczytanie i uwzględnienie przez obecnie rządzących

Kapitan „NEMO”

Korespondencje prosimy kierować na adres:

H/P „Nadbór”, Górny awanport śluży 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.