

# PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 164

Rok XV

Maj 2017 r.

## Odrzańska Odyseja II – 2017

Przez trzy tygodnie (5 – 24 maja 2017) zabytkowa barka Muzeum Odry „Irena” zaprasza na warsztaty, lekcje muzealne, projekcje filmowe, wystawy, inscenizacje teatralne, spotkania z weteranami żeglugi odrzańskiej, koncerty i różne eventy kulturalne. Rejs prowadzimy dzięki wsparciu ze strony Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego, samorządów, instytucji kultury miast nadodrzańskich i organizacji pozarządowych.

Podobnie jak w roku 2016 Odrzańska Odyseja na trasie Wrocław – Kędzierzyn-Koźle – Wrocław), przybliżyć pragniemy dziedzictwo kultury technicznej na Odrę nanizane, raz jeszcze podnieść potrzebę zwrotu miast nadodrzańskich

ku rzece, odbudowy i modernizacji infrastruktury technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej, niezbędnej dla odrodzenia żeglugi towarowej. Fundacja podnosić przy tym będzie, że zadań tych nie sposób realizować bez mocnego osadzenia programów z nimi związanych na gruncie kultury.

Fenomenem projektu jest rejs zabytkową barką „berlinką”, pochodzącą z 1936 roku, z Wrocławia do Kostrzyna n/Odrą, rzeką Odrą, wyznaczającą zarazem oś prowadzonych działań.

Za sprawą rejsu zabytkowej barki odrzańskiej, przysposobionej do roli muzeum na wodzie i ośrodka kultury akwaticznej, bazy wystaw, projekcji, warsztatów, lekcji muzealnych



Odrzańska Odyseja 2016. Weteran żeglugi odrzańskiej, kpt. Norbert Sapok z młodzieżą

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

etc., barki o pow. użytkowej 200 m kw., bogato wyposażonej w sprzęt multimedialny, możliwe będzie realizowanie zarówno warsztatów, jak i zabaw edukacyjnych, umożliwiających obcowanie ze sztuką i kulturą techniczną rzeki, a także wzbogacających i umacniających tożsamość „małych ojczyzn”.

Mieszkańców miast nadodrzańskich zaprosimy na spotkania ze świadkami historii Odrzańskiej Drogi Wodnej, ze skutnikami i stoczniami, pracownikami gospodarki wodnej, z we-

teranami żeglugi odrzańskiej, samorządowcami i animatorami kultury miast nadodrzańskich. Dzięki angażowaniu ich w procesy oświatowo-edukacyjne na barce realizowane, możliwa będzie też interakcja różnych grup społecznych i wiekowych, sprzyjająca przyswojeniu treści znaczących dla krajobrazów kulturowych i dziedzictwa na rzekę nanizanego.

Więcej informacji [www.fomt.pl](http://www.fomt.pl) (tam również codzienne relacje z rejsu).

## Smaki i smaczki znad wielkiej rzeki

Aby nie być posądzonym o „odrzański nacjonalizm” tegoroczny urlop postanowiliśmy wraz z moim niez mordowanym towarzyszem wędrówek po nadrzecznych chaszczach – Danusią poświęcić w większej części dla Wisły. Zeszłoroczne próby dotarcia z Podkarpacia do Mazowsza zakończyły się totalną klęską z powodowaną przesadną gościnnością mieszkańców Podkarpacia, tudzież wyjątkowymi walorami produktu lokalnego browaru w Leżajsku wraz z miejscową odmianą śliwowicy. Tegoroczną wakacyjną wędrówkę postanowiliśmy sprawiedliwie rozpocząć tym razem od Mazowsza i kończyć na Podkarpaciu.

Za taką marszrutą przemawiała już dawno dana obietnica Danusi odwiedzenia rodowego gniazda w Murzynowie, jak również zeszłoroczna obietnica dana panu Adamowi Reszce o opisie tego, co zostało w Murzynowie z czasów gdy wieś była kolebką wiślanych rodów łodziarskich.

Od czasu gdy zetknąłem się z nazwą Murzynowo zastanawiałem się skąd wzięła się taka nazwa wsi. Otóż według kilku niezależnych źródeł prawda jest taka, że nazwa Murzynowo pochodzi najprawdopodobniej z gwary kurpiowskiej z czasów pierwszych osadników na tych terenach i oznacza zadymianie lub snucie się dymu z ognisk, po kurpiowsku „murzenie” czyli dymy powstałe po wypalaniu karczowisk leśnych i łąk. Powstałe miejsca służyły do budowy domostw lub jako grunty orne. Wśród zapisków historycznych wymienia się, że osada Murzynowo jest starą miejscowością i była wsią książęcą. Wieś została założona na początku w XII lub XIII wieku. Jak podają kroniki w 1245 roku bawił tu książę łęczycki Konrad (mógł być to Konrad I Mazowiecki późniejszy władca Mazowsza). Natomiast w 1329 r. Władysław książę łęczycki

i dobrzański. Prawdopodobnie późniejszy król Polski Władysław Łokietek nadał Murzynowo podkomorzemu łęczyckiemu Pawłowi oraz jego braciom i ustanowił dla wsi prawo lokacyjne niemieckie- prawdopodobnie prawo chełmińskie oraz zezwolił na założenie we wsi warownego zamku. W XVI wieku Murzynowo należało do Murzynowskich herbu Ogończyk, tych samych z których pochodzi poeta doby średniowiecza Stanisław Murzynowski, autor rozprawki o polskiej ortografii oraz tłumacz polskiego przekładu Nowego Testamentu z języka łacińskiego. W tym czasie wieś podzielona była między trzech właścicieli: Paweł i Andrzej Murzynowscy mieli 1 łan ziemi, Stanisław oraz Walenty Murzynowski po 1 łanie ziemi. Miarą powierzchni ziemi w tamtym czasie był łan królewski lub rewizorski, jest to około 53,8649 hektara.

Tyle w skrócie wiedzy na temat historii Murzynowa opisaną przez pana Czesława Kacprzaka na stronie internetowej o genealogi rodziny Kacprzak.

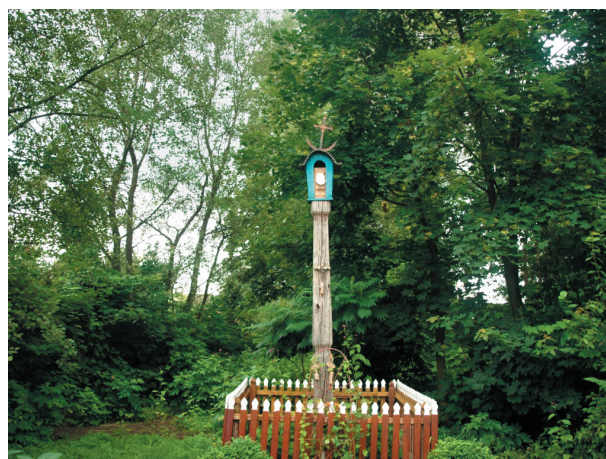
Jedziemy dalej - u Danusi w czasie jazdy dawało się wyczuć coraz większe podekscytowanie. Pilnowała drogi lepiej niż GPS i każdy zjazd w kierunku południowym był skrupulatnie badany na mapie pomimo bezbłędnego prowadzenia przez autopilota. Twierdziła, że co mapa to mapa i żaden GPS jej nie dorówna. W Murzynowie była kilka razy, ostatni raz mając 14 lat, wspomnienia tego pobytu już dawno się zatarły w pamięci lecz chęć zobaczenia jeszcze raz w życiu rodzinnego gniazda wracała co rok. No i w końcu marzenie się spełnia, przed nami już płockie wzgórze, zza zakrętu wyłania się most i porażający swą wielkością widok Wisły. Droga z Płocka do Murzynowa to około 15 km naprawdę przyzwoitej nawierzchni, przepiękny widok Wisły raz po raz wyłaniający się zza

wzgórz a przypominający swą malowniczością autostradę Via Adriatica wzdłuż wybrzeża Adriatyku na odcinku Split – Dubrownik. I w końcu jest przed nami trochę wykrzywiona tablica z napisem Murzynowo. Koniecznie musiałem zatrzymać auto aby Danusia mogła pierwsza stanąć na ziemi swych przodków i od razu widać po oczach, które jakby lekko zwilgotniały, że przybycie tu wywołało silne wzruszenie. Jedziemy dalej ale po krótkiej chwili następuje konsternacja – nic nie może sobie przypomnieć. Jest jakby w zupełnie innym wymiarze, inne są domy, inna droga, czegoś brakuje. Po chwili namysłu skręcamy w polną drogę wiodącą w stronę brzegu Wisły i już było widać radość na twarzy. Odnalazła się - to jest dawna główna droga dzieląca centralnie wieś na dwie części. Obecnie zabudowania gospodarskie są tylko po prawej stronie patrząc w dół rzeki, natomiast po lewej widać fragmenty fundamentów domostw i puste, otoczone drzewami place po dawnych zabudowaniach gospodarskich. Przy końcu drogi znajdujemy wjazd – jak głosi napis na koślawej tablicy – do Mariny w Murzynowie. Szczęście do nas się uśmiecha od samego początku gdyż będziemy mieli gdzie przenocować i to w ośrodku wodniackim. Tak może myśleć tylko ten, który zna zwyczaje w marinach daleko na zachód od Wisły i Odry. Nasz optymizm szybko przygasał po rozmowie z dozorcą - miejsc noclegowych tu nie ma, zjeść też nie można gdyż tutejszy bar jest czynny tylko w soboty i niedziele. Na nocleg polecił za to ośrodek rekreacyjno-szkoleniowy w Cierszewie znajdujący się około trzy kilometry od Murzynowa, natomiast zjeść i napić się możemy w barze „Sumik” przy głównej drodze. Nie omieszkaliśmy zrobić sondaż o rodzinie Małkowskich i od razu temat trafiony, prowadząca bar „Sumik” to pani Małkowska i ona nam o wszystkim opowie. I tak też było, nie dość tego to okazało się, że pani Gabrysia - bo tak

ma na imię jest skoligacona z rodem Małkowskich po linii babci Danusi. Jedziemy w końcu do Cierszewa, gdyż w tej chwili sprawą wagi najwyższej była sprawa lokum. W Cierszewie szok, tak pięknego i urokliwego miejsca dawno nie widzieliśmy - a bywamy tu i ówdzie. Położone przy brzegu Skrwy Prawej, w malowniczy pagórkowaty krajobraz doskonale wpisują się jasne, dworskie zabudowania Ośrodka Rekreacyjno-Szkoleniowego w Cierszewie. Podobno miejsce to cieszy się zasłużoną popularnością wśród miłośników jazdy konnej. Okoliczne lasy, pola i łąki oglądane z końskiego grzbietu wydają się jeszcze bardziej urokliwe. A że od czegoś trzeba zacząć, do dyspozycji gości jest wykwalifikowany instruktor oraz bryczki a zimą sanie. Po jeździeckich wyczynach dania kuchni staropolskiej i zimne piwo na pewno smakują wspaniale.

Pobyty w Cierszewie daje możliwość komfortowego odizolowania się od świata i tego też doświadczaliśmy. Zamieszkaliśmy na piętrze zabytkowego dworku w obszernym pokoju z wszelkimi wygodami i widokiem na zakole Skrwy. Byliśmy autentycznie odizolowani od świata - cisza, spokój i fakt, że byliśmy jedynymi gośćmi to walory które przyćmiewają znane reklamowane kurorty. Nie będę się dalej rozwodził się nad urokami tego miejsca, po prostu trzeba tu być.

Po zakwaterowaniu i chwili odpoczynku ponad trzykilometrowy pieszy marsz do Murzynowa. Jeszcze przed wymarszem szklaneczka trunku chłodzącego z pianką – i tu pierwsze zaskoczenie. Smak znany z przeszłości, dziś już praktycznie niespotykany. Tą ambrozją okazał się produkt lokalnego browaru w Sierpcu, który jest serwowany na całym Mazowszu. Nie będę wymieniał nazwy gdyż nie jest to miejsce na reklamę, ale jest to trunek którego wartości smakowe biją na głowę wyroby większości przere-





klamowanych browarów. Przypomina smakiem już nie produkowany napój z pianką o nazwie Książęce z małego browaru w Lwówku Śląskim. Niepowtarzalny smak, pychota.

Po dojeździe do Murzynowa i pokrzepieniu się drugą szklaneczką z pianką idziemy szukać śladów przeszłości. Wiejska, polna droga i jakże staropolski akcent – stare, poprzycinane wierzby. Przed wysiedleniem ludności mieszkającej od strony Wisły droga ta dzieliła wieś na dwie części. Dziś oddziela część zamieszkałą od wyludnionej. Jakże smutny przedstawia widok prostokąty fundamentów domostw, czytelne zarysy obejść gospodarskich, pozostawione piwniczki ziemne – to ślady po dawnej części Murzynowa przed powstaniem Zalewu Włocławskiego. Po kilkuminutowym spacerze Danusia stanęła przed prostokątnym obrysem dawnego gospodarstwa. To tu, tu był dom cici Marysi Małkowskiej, czyli żony brata dziadka Danusi - Stefana Małkowskiego. Dom pamięta doskonale, był dość obszerny, murowany, okna pokoju w którym przebywała wychodziły na brzeg Wisły który znajdował się około 30 m od domu. Był on łagodnie opadający w stronę do rzeki, a w odległości około 100 m od brzegu była wyspa. Nie wiedzieć dla czego, ale akurat na tym brzegu wieczorami zbierała się murzynowska młodzież przy ognisku. Oczywiście Danusia była pilnowana przez ciotkę jak skarb i nie wolno jej było o tej porze wychodzić z domu. Ale od czego jest okno. Dwa susy i już można było się witać z rówieśnikami i opowiadać o świecie dla nich nierealnym. Trzeba pamiętać, że do tego czasu pływała na barce z rodzicami a rejsy do cywilizowanego zachodniego świata w tym czasie dla niej to była codzienność, natomiast szkołą podstawową były wszystkie szkoły w nadodrzańskich miejscowościach. To było prawdziwe, światowe życie i było co opowiadać. Rodzice Danusi oboje wywodzą się z



wodniackich rodów. Mama, Janina Małkowska pochodzi właśnie z Murzynowa. Miała trzech braci, Ludwika który jako jedyny nie związał się z wodą, Zygmunta Małkowskiego – pamiętam go jak pływał w Żegludze Bydgoskiej i Romana Małkowskiego, który był kapitanem na wiślanym holowniku, a mieszkał wraz rodziną w Warszawie. Na jedynej fotografii widnieje wraz z rodziną przed drewnianym domem. Danusia twierdzi że drewniany dom w którym mieszkał znajdował się na terenie któregoś z warszawskich portów. Historia związania się taty, Ryszarda Floryna z mamą to historia jakby żywcem wzięta za scenariusza filmu „Dwoje z wielkiej rzeki” Jedyną różnicą było to, że u nich nie było różnic narodowościowych tylko majątkowe a jedynie zakończenie było identyczne - wspólne życie na własnej barce.

Po chwili zadumy idziemy dalej. Cały czas widać ślady związku wsi z wodniackim fachem. W kilku miejscach można znaleźć resztki tak charakterystycznych dla całej Wisły drewnianych łodzi, na jednej z opuszczonych posesji znajduje się prześliczna piwniczka ziemna i w końcu szok. Stanęliśmy jak wryci gdyż na skrzyżowaniu dawnych dróg, jedna z nich wiodła w stronę brzegu Wisły stoi sobie jakby nigdy nic, prześliczna w swej prostocie kapliczka z pięknie wkomponowanym w kotwicę krzyżem. Jest to motyw, który mówi sam za siebie o profesji mieszkańców. Wieku kapliczki nie mogę określić, starzy mieszkańcy mówili że była tu „od zawsze”. Charakterystyczna jest wysokość właściwej części kapliczki – świadczy ona o zabezpieczeniu przed wysoką wodą. Idąc dalej wzdłuż Wisły napotykamy starą drewnianą chatę zamienioną na muzeum regionalne. Niestety, nie można było obejrzeć eksponatów gdyż klucz był na terenie filii Wydziału Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego i nie można było znaleźć tego kto go posiadał. Trud-

no, może kiedyś jeszcze uda nam się zobaczyć wewnątrz starej, drewnianej chaty.

Następnym zaplanowanym punktem naszego pobytu w Murzynie był objazd zalewu Włocławskiego oczywiście ze zwiedzaniem co ważniejszych miejscowości. Na pierwszy plan poszła wieś Rokicie ze względu na fakt, że znajduje się tu stary kościół parafialny w skład której wchodzi Murzynowo, jak również i przylegający do kościoła cmentarz. Powszechnie wiadomo, że najwięcej o przeszłości rodów można dowiedzieć się na cmentarzach parafialnych. I tak też było. Nie spodziewałem się że ród Małkowskich jest tak stary i liczny o czym świadczyła mnogość nagrobków tej rodziny. Nie dość tego że tak liczny był ród to również i długowieczny. Przeciętny żywot utrzymywał się w granicach 80 – 100 lat. Jeszcze jedna ciekawa cecha charakteryzuje epitafia nagrobne. Podaje się tutaj tylko ilość lat życia i datę śmierci w przeciwieństwie do zachodnich regionów, gdzie podaje się datę urodzin i śmierci - „Co kraj to obyczaj”, w każdym bądź razie i tu i tam nie można obyć się bez arytmetyki. Zupełnym zaskoczeniem był grobowiec rodziny Małkowskich z jakże miłym naszym sercom akcentem, który jeszcze raz potwierdzał profesję Małkowskich. Jest to stylizowana płyta nagrobna w kształcie statku pod pełnymi żaglami, co całkowicie potwierdza wodniackie pochodzenie całego rodu. Sam cmentarz jest przepięknie położony na wiślanej skarpie. Kościół parafialny - tzw. „kobyli kościół” to najstarsza świątynia w stylu romańskim wzniesiona z cegły na Mazowszu. Legenda mówi, że w tym właśnie miejscu miały gromadzić się dzikie konie, które mieszkańcy wyłapywali, a następnie za pieniądze z ich sprzedaży ufundowano kościół. Stąd też wywodzi się nazwa „kobyli kościół”. Niezmiernie ciekawe są widoczne znaki tożsamości i inskrypcje wyrzeźbione w ceglanych murach przez wiernych. Najstarsza pochodzi z



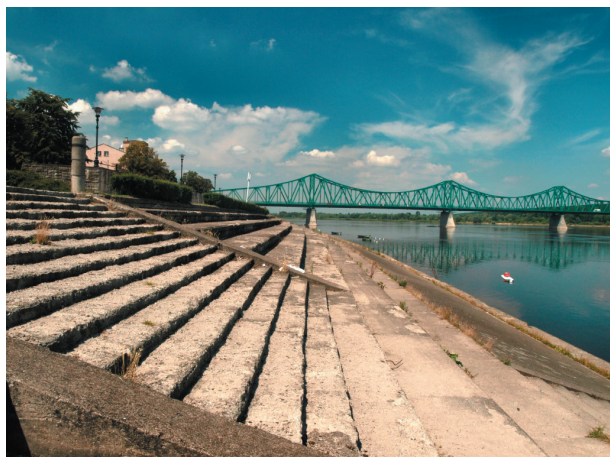
1647 r. Najbardziej intrygujące są jednak liczne okrągłe dołki, których powstanie różnie tłumaczono. Według wielu wierzenie dołków palcem miało być pokutą za grzechy, albo sposobem oznaczania pochówków na przykościelnym cmentarzu. Najbardziej wiarygodne jest jednak wytłumaczenie etnologów. Otóż w Wielką Sobotę koło świątyni rozpalano święty ogień. Czyniono to za pomocą tzw. świdra ogniowego przykładanego do ściany kościoła i zanim trący o ścianę kołek się zapalił, żłobił w cegle dołek. Od uzyskanego w ten sposób ognia zapalano potem paschał stojący w kościele, a po wyjściu z kościoła wierni roznosili ogień do domów.

Następnym przystankiem naszej włości jest Dobrzyń nad Wisłą. Na pierwszy ogień mieliśmy wejść na Górę Zamkową, lecz z powodu temperatury - 32 stopnie w cieniu - delektowaliśmy się tylko jej widokiem z nowo wybudowanej promenady wzdłuż prawego brzegu Wisły. Bardzo ładne i praktyczne rozwiązanie architektoniczne zagospodarowania wysokiej skarpy wraz z dogodnym dojazdem samochodem nad brzeg Wisły. Jest również basen portowy dla łodzi i małych statków. Wszystko jest ok. tylko zadajemy sobie pytanie - dla czego jest tak pusto. Środek sezonu urlopowego, pogoda prześliczna a Wisła pusta, jedynie przerażający widok kąpiącej się dzieciarni w wodzie basenu jachtowego, wodzie o kolorze rozwodnionej gnojowicy. Największym walorem tego miejsca to rozległa panorama Wisły zarówno w dzień, jak również o zachodzie słońca, czym w dniu następnym delektowaliśmy się aż do zmroku.

Ale póki co jedziemy dalej. 20 km jazdy dobrą drogą i ukazuje się monumentalny widok zapory włocławskiej. Patrząc od strony wschodniej ze zjazdu na koronę zapory to w zasadzie prawie jej nie widać. Ginie w przytłaczającym ogromie wolnej przestrzeni ładu i wody. Towarzyszący temu zjawisku specyficzny zapaszek od razu



przekonuje, że to nie cud natury tylko zapach cywilizacji XX wieku. Pięć minut aklimatyzacji i maszerujemy przez koronę zapory do obowiązkowego miejsca, które każdy turysta powinien zaliczyć – miejsca męczeńskiej śmierci ks. Popiełuszki. Chwila zadumy i kierujemy się w stronę miasta. Mamy określone zasady w naszych wędrówkach, poznajemy tylko i wyłącznie stare części miast z premedytacją omijając rejony z architekturą współczesną. Mamy już dosyć widoków betonowosteropianowych i szklanych monumentów współczesnego Wrocławia. Włocławska starówka to niesamowite doznanie wejścia w wymiar ubiegłego stulecia. Szok, większa część starego miasta przypomina pozostawione dekoracje z czasów kręcenia filmu „Pamiętka z Celulozy”. Tu każda kamienica, każdy zaułek, uliczka, charakterystyczne okna otwierane na zewnątrz to jakby żywa fotografia Włocławka z lat 20 tych. Pomimo obskurnych ścian, rozsypujących się elewacji, na uliczkach i chodnikach widać nieskazitelną czystość. Nie ma zbyt wielu kawiarenek i lokali z tak modnymi dziś ogródkami na chodnikach, ale za to do tych, które są to naprawdę warto wstąpić aby zaspokoić pragnienie wszechobecnym tu napojem z pianką rodem z Sierpca. Ja dzielnie musiałem znosić abstynencję samochodową, ale za to Danuśka raczyła się złocistym trunkiem z widoczną rozkoszą co w końcu zaczynało mnie powoli drażnić. W ogródku kawiarenki przy głównym deptaku w stronę Wisły młody artysta przepięknie śpiewał przy akompaniamencie gitary, a repertuar miał przebogaty, zarówno stare jak i nowe przeboje dla niego nie sprawiała kłopotu. Przekonałem się o tym, gdy na naszą prośbę utwór Dżemu „Whiskey, moja żono” zaśpiewał niczym Riedel. Następnym punktem wędrówki po starym Włocławku był bulwary nadwiślańskie nazwane imieniem Piłsudskiego. Budowę bulwarów zakończono w roku 1846



wraz z plywającymi przystaniami dla parowców. Dzisiejszy wygląd bulwarów znacznie odbiega od pierwowzoru. Dzisiejsza górna część bulwarów wraz z przylegającymi kamieniczkami jest przepiękna, natomiast skarpa wiślana – ohyda. Jest to monumentalna budowla – bo chyba tak można nazwać taką ilość żelbetonu w jednym miejscu - przypominająca pomysły architektoniczne pewnego malarza rodem z Austrii, który, gdy podbijał Europę wszędzie pozostawiał ślady swego kunsztu artystycznego. Niesamowite wrażenie robi olbrzymia masa kruszejącego już betonu na co najmniej półkilometrowej długości. Po chwili zadumy doszedłem do wniosku, jak wielkie musiały być oszczędności w cemencie przy budowie włocławskiej zapory ponieważ obecny kształt architektoniczny bulwarów powstał na przełomie lat 80-tych i 90-tych, czyli powstały zaraz po wybudowaniu zapory. Sama Wisła, no cóż, niewiele odbiega od standartów jakie ma powyżej stopnia wodnego. Jest wizualnie jakby nieco czystsza, nadal swą szerokością poraża jak również wszechobecną pustką. Bądź co bądź Włocławek to nie Murzynowo, a nawet jednej łodzi czy motorówki przeznaczonej do przejażdżki turystycznej nie widać. A szkoda. Godnym podziwu jest pomysł sprowadzenia do miejsca swych narodzin odrestaurowanego holownika „Lubecki” o późniejszej nazwie „Warmia” Byłby przepięknym symbolem Włocławka jako miasta portowego i tradycji stoczniowych.

Ochłonawszy z ogromnego upału - dalej nie spada temperatura poniżej 30 stopni kierujemy się w stronę Płocka, ale przeciwną stroną zalewu, czyli lewobrzeżną. Daje się zauważyć zasadnicza różnica w ukształtowaniu terenu w stosunku do prawobrzeżnej części zalewu. Dominuje tu teren płaski, droga przebiega bliżej brzegu Wisły. Zaliczamy marinę w Nowym Duninowie, gdzie jest całkiem przyzwoity standard obsługi. Poniżej tej miejscy szerokość zalewu przekracza



2 km co trochę nas oszalałami, tu czuć potęgę „Wielkiej Rzeki”

Dalej zatrzymujemy się przy przeprawie (prawdopodobnie wojskowej) vis-a-vis Murzynowa na 645 kilometrze Wisły. Stąd również rozciąga się przepiękna panorama z widokiem na ujście rzeki Skrwy Prawej

Wjeżdżamy do Radziwia, przedmieścia Płocka i od razu kierunek na stocznię. Przeczucie mnie tam gnało obiecując, że spotkam coś ciekawego. I tak też było. Widok największego pchacz sprowadzonego z Białorusi i interesująca przebudowa dużej koszarki na statek pasażerski to osobne tematy. Pchacz Aleksander jest własnością pana Jerzego Pielacińskiego, właściciela firmy Żegluga Wyszogrodzka. W skład flotylli, która znajdowała się w Płocku wchodził również pchacz Żubr i ciekawy ponton, również sprowadzony z Białorusi o wyporności 1000 ton. Sprzęt ten przygotowywano do prac przy budowie nowej przeprawy mostowej w Toruniu. Pan Pielaciński opowiedział mi o swojej firmie i planach na przyszłość. Oczywiście zaprezentował mi pchacza od zęz po górny pokład. Naprawdę robi wrażenie. Kawał statku swymi parametrami świetnie dopasowany do pływania po Wiśle. No i przebudowa koszarki. Bardzo ciekawa i odważna zarazem adaptacja starej jednostki do nowych potrzeb. Statek ma być eksploatowany na Zalewie Wiślanym, a jego walory – bardzo małe zanurzenie i podobno wspomagający tylnokołowy napęd przemawiają do tego typu adaptacji nie tylko dla tego akwenu, ale i również na pozostałych odcinkach Wisły jak również i Odry. Jeszcze tylko posiłek w smażalni ryb przy wiślanym bulwarze i kończymy dzień w strefie całkowitej ciszy i pełnego relaksu nad Skrwą, tym razem ja już z napitkiem z pianką ze znanego już browaru.

Następny dzień poświęcamy w całości na dokładne zapoznanie się z zabytkami starego

Płocka i na spacer przeciwnym brzegiem Wisły, aby z bliska przyjrzeć się olbrzymiej bryle elewatora zbożowego, który jest integralną częścią stosunkowo młodego portu handlowego. W połowie lat 30 tych sprawa budowy dróg wodnych została szerzej ujęta w ogólnym planie inwestycyjnym. Wyrazem tej akcji zostały zwiększone kredyty na zabudowę potoków górskich oraz na budowę zbiorników w Porąbce i Rożnowie, jak również mające się zacząć w najbliższej przyszłości większe roboty regulacyjne na Wiśle i przy wykańczaniu portu handlowego pod Saską Kępą w Warszawie oraz przy budowie portu na Żeraniu. Jednym z etapów tej akcji jest uruchomienie rozbudowy wykonanej już w roku 1937 części portu handlowego w Płocku—Radziwiu. Pierwotny projekt portu przewidywał budowę 5 basenów portowych o powierzchni około 11 ha, zaś z kanałem wjazdowym z rzeki— 11,8 ha.

Rozmiar basenów oraz długość nabrzeży portowych dostosowano do przewidywanego w miarę rozwoju ruchu handlowego, opierając się na danych statystycznych o dotychczasowym ruchu na rzece Wiśle w Płocku. Dzień dzisiejszy portu to całkowity zanik jego podstawowej funkcji, dla której został zbudowany. Doskonale egzystująca stocznia spółki Centromost to jedyna dzisiejsza wizytówka płockiego portu. Osobny temat to elewator zbożowy, wybudowano go wg projektu z roku 1913 dopiero w roku 1950. Budowla arcyciekawa, przez jednych wyszydzana i zwana kościołem pracy socjalistycznej, przez innych zaś podziwiana. Od strony mostu na terenie planowanego basenu V dwa zaniebane wyciągi oraz postojowisko warszawskiej flotylli lodołamaczy i różnej maści taboru pływającego od pontonów W-II począwszy po zdezolowane górnopokładowe barki pchane. Ot, taki sobie polski obrazek.

Wracając do starego miasta w Płocku – przepiękne, zadbane i w większości odrestaurowane



wraz z bocznymi uliczkami, czym nie mogą się pochwalić o wiele większe metropolie. Na pewno tu jeszcze kiedyś wrócimy.

Po kilku dniach z przykrością opuszczamy gościnne progi Cierszewa i kierujemy się w górę Wisły, oczywiście w dalszy ciąg obiektu lądowym, czterokołowym. Zatrzymujemy się na krótko w Wyszogrodzie. Miejsowość senna, nie ciekawego. Warto zobaczyć pozostawiony przyczółek słynnego mostu drewnianego. Jeszcze jest, choć jak tak dalej pozostanie bez konserwacji to niechybnie rozsypie się w drzazgi. A szkoda, gdyż wraz z również zdewastowanym, małym, kameralnym amfiteatrem na stoku Wisły byłby idealnym miejscem dla rekreacji turystycznej, tym bardziej, że nieopodal buduje się podobno bulwar nadbrzeżny, coś na wzór dobrzyńskiego. No cóż, nic tu się nie dzieje wobec czego bez żalu opuszczamy Wyszogród kierując się na Warszawę. Stolicę mijamy w biegu z powodu czarnych chmur wiszących nad głowami. Decyzja okazała się być słuszna gdyż gdy mijaliśmy Pragę radio podało komunikat o potwornej burzy i ulewie.

Jesteśmy w Puławach. Potwornie męczeńska jazda spowodowana ogromnymi wykopkami ulicznymi. Krótki postój w hotelowej kawiarence tuż przy starym moście drogowym. Robimy spacer przez most, skąd wspaniała panorama Wisły zachęca do zejścia na brzeg. Woda tu już o niebo czystsza niż na Zalewie Włocławskim tak że odważyliśmy się na schłodzenie nóg w wiślanej wodzie, jak się okazało bez żadnych skutków ubocznych.

Jedziemy dalej i za chwilę przed nami Kazimierz Dolny, i za moment pierwsze problemy z miejscem parkingowym. Jak na tak rozreklamowane miejsce to aż diabli biorą, gdy największe place parkingowe zajęte są przez jarmarczne lunaparki a zmotoryzowani błądzą poszukując bezskutecznie skrawka wolnego miejsca parkingowego. Nam, dzięki uprzejmości recepcjonistów hotelu Król Kazimierz udaje się zaparkować, i jak się okazało później bezpłatnie. Za to zaliczyliśmy ponad kilometrowy spacer wzdłuż Wisły aby dojść do centrum Kazimierza. Nie będę się rozwodził nad jego urokami. Przepiękny, tylko irytująca jest tandetna, jarmarczna otoczka bud z pamiątkami. Po zwiedzeniu atrakcji Kazimierza idziemy w kierunku wiślanego bulwaru, aby posilić się w jednym z licznych małych barów. I kolejna niespodzianka. Z góry zakładałem, że będzie to wszędobylska bylejakość a tymczasem rozkoszowaliśmy się ładnie podaną, olbrzymią porcją dorsza o niebiańskim wprost smaku. I tu sprawdza się powiedzenie – im bliżej gór tym

lepsze ryby morskie. Niestety byliśmy już poza zasięgiem terytorialnym ulubionego browaru i raczyć się musiałem ogólnie reklamowanym bezalkoholowym. No i teraz cierpkie słowa pod adresem armatorów licznych to statków wycieczkowych. Poza jedyną perełką o nazwie „Kazimierz Wielki” reszta to flotylla godna Disneylendu a nie tak szacownego miejsca jak Wisła w Kazimierzu. Jak można było zbeszczęścić kadłub jednej z dwóch barek holenderskich typu tjalk. Nie bardzo mi wiadomo jaki styl i epokę reprezentuje pływadło o nazwie Pirat. Również dumne i wielkie twory o nazwie Lew i Gryf poza swą monstrualną masą nie wnoszą nic w nadwiślańskie klimaty. Wraz z wielką łodzią wikingów chyba pomyślono lokalizację jednostek. Nie tu jest ich miejsce. Pozostaje żal, że w innych krajach z pietyzmem rekonstruuje się starą flotę pasażerską i przysposabia ją do nowych warunków jak również buduje się od podstaw repliki statków, które już dawno poczęto na złom aby pamięć o nich nigdy nie zaginęła. Jakże pięknie wyglądała by flotylla białych parowców u brzegów Kazimierza przypominając czasy świetności wiślanej białej floty. A tak jest tylko przepiękny „Kazimierz Wielki” i choć z oryginału pozostał mu tylko kadłub to i tak świetnie wkomponowuje się w wiślany pejzaż i jest namiastką dawnych klimatów.

Po Kazimierzu następnym przystankiem jest Sandomierz. Specjalnie nadrabiamy drogi aby skorzystać z okazji i przeprawić się przez Wisłę promem a nie mostem. A okazja się ku temu nadarzyła gdyż pomiędzy miejscowościami Bochotnica i Nasilów kursuje prom o nazwie Syrokomla. Wrażenie z przejazdu przednie a na dodatek przemiły pan obsługujący prom wykazał się niesamowitymi zdolnościami krasomówczymi, że przeprawa trwała tylko chwilę.

Sandomierz – tu od zeszłego roku nic się nie zmieniło poza jednym, zniknął stateczek o kształcie łodzi wikingów a pozostały dwa – Albatros i Maria. Przybyła za to flotylla z Krakowa - jak twierdził kapitan Albatrosa - na potrzeby budowy nowego mostu drogowego.

Kończymy swoje nadwiślane wojaże w Krakowie. Tutaj chciałem zacząć od obejrzenia byłej Krakowskiej Stoczni Rzecznej, a obecnej firmy Namarol. Niestety, cerber na bramie zagroził wejście mówiąc, że bez zgody prezesa nie wpuszcimy, a że prezesa nie ma to nie mam co myśleć o wejściu. Trudno, wobec tego obejdę od strony kanału wejściowego i być może zobaczę choć fragment po byłej stoczni. Niestety, pomyliłem się co do porządku w bądź co bądź C.K metro-





polii. Tak zarośniętego chaszczami, pokrzywami i jeżynami terenu dawno już nie widziałem. Po jakiś 50 metrach przeprawy przez pokrzywową dżunglę wycofałem się na pozycje wejściową i dałem sobie spokój. Za to dokładnie obejrzałem służy Dąbie, porozmawiałem z obsługą i ruszyliśmy pieszo (ponad trzy kilometry) wałem w stronę Wawelu. Niedaleko służy na prawym brzegu rzeki rozciera się obraz zapaści polskiej żeglugi śródlądowej. Jest to siedziba dawnej P.P. Żegluga Krakowskiej, obecnie dzierżawiona przez firmę Przedsiębiorstwo Prywatne Żegluga Krakowska Artur Kierczyński. Jak będzie widać na fotografiach w polskiej rzeczywistości nie wszystko co prywatne świeci przykładem, a tym bardziej firma pana Kierczyńskiego. Za to dalsza część krakowskich bulwarów nadwiślańskich bez zmian, czysto, trawniki wykoszone, w restauracjach na wodzie działająca klimatyzacja, a lazania ze szpinakiem w restauracji na wodzie o nazwie smakuje tak samo wyśmienicie jak przed rokiem. Szkoda, że już nie było świetnego Paulanera jak w zeszłym roku, ale na jego miejscu pojawił się ukraiński Obolon - wszak bliżej stąd do Kijowa niż do Monachium.

I tym regionalnym akcentem zakończę swą relację z objazdowego rekonesansu wzdłuż

brzegów środkowej Wisły. Podsumowując ponad tygodniowy pobyt nad Wisłą to do dobrych smaków tego regionu w dosłownym tego słowa znaczeniu muszę zaliczyć wyśmienity produkt browaru w Sierpcu, bardzo dobrą kuchnię za przystępną cenę, czyste miasteczka i sama wielka rzeka. Jej potęga robi wrażenie.

Natomiast z niesmakiem wspominać będę kolor, a w szczególności zapach wiślanej wody na Zalewie Włocławskim oraz wszechobecne pustkowie na Wiślanej toni. Tak czy inaczej na pewno kiedyś raz jeszcze przemierzemy wspólnie z Danusią tę trasę ale być może już wodnym środkiem lokomocji.

.. Czuję zapach lip i zapach wody wiślanej,  
nigdy już nie będę młody,  
ażebym płynąc w nieznane.

Za każdym zakrętem,  
Za każdą kępą wikliny  
- Obywatelu sterniku, zakręćcie,  
Będę inny!

Będę taki jak piasek lotny,  
Jak szumna fala:  
Samotny,  
Z dala.

Obywatel sternik zakręci,  
Fala zaszumi.  
No i czy to właśnie jest szczęście?  
Kto to zrozumie?...

Władysław Broniewski „Wisła”

A jak wyglądała ta sama trasa w przed blisko stu laty zobaczyć można pod tym adresem:

<http://www.youtube.com/watch?v=boAl-z3aDAKE&feature=related>

*Janusz Fajfara*

## Spotkanie kwietniowe – relacja

W dość licznym gronie spotkaliśmy się 6 kwietnia na pokładzie DP Wróblin. Oprócz seniorów Władysława Stypczyńskiego i Witolda Samuela na pokładzie zameldowali się Adam Ciszewski – znamy go, jako doświadczonego stoczniońca, po dłuższej przerwie przyszedł Jerzy Piniewski, oraz Howorski Michał i Woś Kazimierz absolwenci TŻŚ, którzy w spotkaniu na statkach Muzeum Odry uczestniczyli po raz pierwszy. Stałych, aktywnych członków Bractwa

nie będę już wymieniał.

Spotkanie rozpoczął dyrektor UŻŚ we Wrocławiu Jan Pyś. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej przedstawiło program rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce, dostosowujący je do europejskiej klasy, tak, aby można było transportować wodą znaczne ilości ładunków. W mediach ukazało się wiele nieprawdziwych informacji dotyczących negatywnych skutków dostosowywania naszych



rzek dla żeglugi. Swoje stanowisko w tej sprawie przedstawiły organizacje pozarządowe skupione w zespołach ds. żeglugi na Odrze przy wojewodach Dolnośląskim i Opolskim. Stanowisko to jest opublikowane m.in. na stronie naszego Bractwa.

Jan Pyś zaapelował o poparcie tego stanowiska. Wystarczy przesłać na adres mailowy: [zegluga@wroc.uzs.gov.pl](mailto:zegluga@wroc.uzs.gov.pl)

swoje imię i nazwisko lub nazwę organizacji. Oczywiście uczestnicy spotkania z wielkim uznaniem przyjęli stanowisko zespołów przy wojewodach i postanowili wesprzeć tego rodzaju działalność.

Bardzo ciekawie przedstawił tematykę związaną z fenomenem Odry nasz brat Ryszard Majewicz. Już na samym początku powstała dyskusja, co było pierwsze: żegluga czy gospodarka wodna. Sprawa nie została do końca rozstrzygnięta. Tak samo jest z fenomenem Odry, która stanowi tworzywo do prowadzenia badań nad rolą rzeki w kształtowaniu krajobrazu, wpływu na przyrodę, życie ludzkie, jej gospodarcze wykorzystanie na przestrzeni dziejów i podejmowanych obecnie sprzyjających społeczności działań. Poznaliśmy w ten sposób historię Wrocławia. Od wykorzystania walorów obronnych układu rzeki, po bu-



dowę urządzeń wodnych od mostów po młyny, elektrownie, a nawet łaźnie i kąpieliska. Wielu z nas nie знаło nazw śródmiejskich wysp wrocławskich. Dowiedzieliśmy się, że największa to Piaskowa, gdzie znajduje się kościół Najświętszej Marii Panny. Dalej to druga, co do wielkości wyspa Słodowa – w XVIII wieku znajdowała się na niej wytwórnia spirytusu, likierów i win. Między tymi wyspami jest wyspa Młyńska, na której powstały młyny Św. Klary. Dalej to wyspa Bielarska (od strony północnej) Daliowa i Tamka (od zachodu). Na Tamce przez wiele wieków funkcjonował najstarszy młyn Św. Macieja, wybudowany w 1254 r. Innym był młyn Siedmiu Kół (1291 r.) wybudowany na Czarnej Oławie za zgodą księcia Henryka V. Oczywiście układ rzek i ujście Oławy do Odry wyglądało nieco inaczej niż dzisiaj, co brat Ryszard przedstawił na wyświetlanej na ekranie mapie. Niewielu z nas słyszało o takiej jednostce długości jak mila wrocławska. Była to odległość od Bramy Piaskowej (rejon obecnej Hali Targowej) do Psiego Pola i wynosiła 11250 łokci, a w naszym obecnie układzie metrycznym to 6700 metrów. Od 1630 r. używano jej na całym śląsku. Tych ciekawych rzeczy związanych z fenomenem Odry Ryszard opowiedział jeszcze wiele. Opisał to zresztą w



swojej książce „Fenomen Odry”, która wydana przez FOMT rozeszła się ja ciepłe bułeczki. Sądzę, że w swoich publikacjach na łamach „Prosto z pokładu” temat ten omówi szerzej. Brat Ryszard zaprosił nas jeszcze na spacer ul. Pasterską, określając ją miejscem magicznym. Na długości 3 km znajdują się na niej dwa numery budynków nr 1 i nr 2 z dodatkami liter a i b. Ulica zaczyna się na lewym brzegu kanału Miejskiego, prowadzi przez mostek nad bramą przeciwpowodziową i prawą stroną kanału Miejskiego

pod mosty Warszawskie, most kolejowy, most Trzebnicki i Osobowicki do śluzy Miejskiej. Na trasie znajdują się trzy kamienie pamiątkowe, których historia czeka na odkrycie.

Po takim spacerze pomyśleć należy o kolejnym spotkaniu Bractwa Mokrego Pokładu, które planowane jest na czwartek 6 maja 2017 r. na pokładzie statków Muzeum Odry i jak zwykle o godz. 17-tej.

*Tadeusz Sobiegraj*

## Zaproszenie na spotkanie majowe

Kolejne spotkanie Bractwa to czwartek 4 maja 2017 r. godz. 17:00 na pokładzie DP Wróblin, który cumuje przy Wybrzeżu Wyspiańskiego w górnym awanporcie śluzy Szczytniki.

Na spotkaniu porozmawiamy o żegludze na Dunaju. Zobrazują to fragmenty książki pt. „Latarnia małego żeglarza” Jana Navratila, gdzie mały chłopiec wspomina rejsy na barce po Dunaju w okresie wojny. Nasz senior Władysław

Styczyński opowie o swoim żeglowaniu po tej rzece. Ustalimy też zadania dla członków Bractwa związane z obsługą Nocy Muzeów. Omówimy też i dopracujemy program jubileuszowego spotkania (15-lecie Bractwa) w czerwcu. Zapraszamy wszystkich, którzy czują się z Odrą związani.

*Kapituła Bractwa Mokrego Pokładu*

Wrocław dnia 30 marca 2017 r.

### **Stanowisko przedstawicieli pozarządowych jednostek organizacyjnych zaproszonych do Zespołów ds. Żeglugi na Odrze przy wojewodach Dolnośląskim i Opolskim oraz innych organizacji i osób prywatnych na temat pojawiających się w prasie nieprawdziwych informacji co do negatywnych skutków zapowiadanych przez Rząd RP działań zmierzających do przywrócenia żeglugi śródlądowej na rzekach, będących drogami wodnymi międzynarodowego znaczenia**

W nawiązaniu do prowadzonej kampanii medialnej prezentującej społeczeństwu nierzetelne informacje o negatywnych skutkach działań Rządu RP, mających na celu przywrócenie na głównych polskich rzekach śródlądowego transportu wodnego z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju a więc z poszanowaniem wartości przyrodniczych i kulturowych dolin tych rzek, niżej podpisani stwierdzają, że dalsze prowadzenie takiej kampanii w mediach jest niebezpieczne dla gospodarki i ochrony środowiska kraju przez spowodowanie realnego zagrożenia dla:

- 1) rozwoju i modernizacji krajowej infrastruktury transportowej i doprowadzenie do ułomności i niekompatybilności krajowego systemu transportowego z systemem UE,
- 2) oddziaływania krajowego systemu transportowego na środowisko naturalne,
- 3) poprawy stanu bezpieczeństwa związanego z ekstremalnymi stanami wód tj suszą i powodzią, w tym na terenach nadrzecznych i zurbanizowanych, co w konsekwencji będzie stwarzać zagrożenie dla życia i zdrowia ludzi oraz konieczność ponoszenia znacznych kosztów finansowych ze środków publicznych, na usuwanie skutków powodzi lub katastrofalnych suszy,
- 4) utrzymania dotychczasowej bioróżnorodności ekosystemów rzecznych reprezentatywnych głębokich rzek z płytkimi strefami przybrzeżnymi z powodu obserwowanego wypłykania się koryt z jednoczesnym ograniczeniem dodatkowego natlenienia wody z powodu braku stopni wodnych,
- 5) edukacji w promowaniu odpowiedzialnego korzystania z walorów gospodarczych, przyrodniczych i rekreacyjnych naszych rzek oraz promowania i upowszechniania wiedzy o konieczności ochrony zasobów wód naszych rzek.

Uważamy, iż czym innym są różnice w opiniach – a czym innym podawanie społeczeństwu nieprawdziwych informacji. Styl uprawianej kampanii medialnej ma sugerować, że Rząd RP podejmując trud realizacji planowanych działań, będzie chciał łamać prawo związane z wymogami ochrony zidentyfikowanych terenów objętych obowiązującymi formami ochrony przyrody (np. obszary Natura 2000) przy jednoczesnym korzystaniu do realizacji tych działań z funduszy UE. Jest to oczywiście nieprawdą, mając na uwadze przepisy prawa unijnego przy jednoczesnym braku jakichkolwiek przesłanek ze strony Rządu, o możliwościach nieprzestrzegania jakichkolwiek z przepisów obowiązującego prawa. Z całą stanowczością pragniemy podkreślić, że ratyfikowane na początku marca br. przez Prezydenta RP Andrzeja Dudę *Europejskie Porozumienie o Głównych Śródlądowych Drogach Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN)* to przełomowy krok dla

żeglugi śródlądowej, a po realizacji inwestycji, także dla poprawy stanu naszych rzek i terenów przyległych w tym w aspekcie ekologicznym. Środowisko związane z transportem rzeczonym czekało przeszło 20 lat na ratyfikację przez Polskę ww. porozumienia. Podobne porozumienia dotyczące transportów kołowego i szynowego Polska podpisała już dawno. Byliśmy ostatnim krajem Europy Środkowej, który podpisał porozumienie w sprawie transportu rzeczowego.

Z nadzieją czekamy na realizację zapowiedzi Pani Premier RP z exposée sejmowego, w którym po raz pierwszy w historii usłyszeliśmy słowa dotyczące żeglugi śródlądowej. Premier Rządu powiedziała.: *Chcemy, by polskie rzeki stały się wielkimi drogami, po których będą płynąć pełne towarów barki zwodowane w rodzimych stoczniach.*

To szansa na wejście do Unii Europejskiej także polskich dróg wodnych, zbliżenie ich standardu do europejskiego. Liczymy że wreszcie będziemy mogli także w naszym kraju i dla naszych obywateli, pracować w zawodach związanych bezpośrednio i pośrednio z żeglugą śródlądową a naszą wiedzę, doświadczenie i kreatywność, tak wysoko ocenianą w innych krajach, wykorzystać dla przekształcenia obecnego stanu rzek uznanych za istotne dla żeglugi w rzeki piękne, bezpieczne i gospodarczo użyteczne.

Chcemy wspólnie z Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które dało szansę rozwojowi żegludze śródlądowej, zmienić drogi wodne międzynarodowego znaczenia na akweny podobne do tych jakie istnieją w nowoczesnych krajach Europy, gdzie rozwój transportu rzeczowego ma korzystny wpływ na: ekologię, gospodarkę wodną, ochronę przeciwpowodziową i rozwój gospodarczy.

Niektóre środowiska powiązane z wybranymi aktywistami z zielonych organizacji zarzucają, że skutki regulacji rzeki rozwój na nich żeglugi śródlądowej będą: negatywne dla środowiska naturalnego, zbyt kosztowne i nieuzasadnione, niewłaściwe z punktu widzenia UE gdyż Europa wycofuje się z żeglugi śródlądowej i likwiduje stopnie wodne. To oczywista nieprawda.

Społeczeństwu muszą być przekazywane przez media rzetelne informacje na temat żeglugi śródlądowej i skutków jej rozwoju dla kraju, bo ma ono do tego prawo a media mają taki obowiązek. Pragniemy rozpocząć merytoryczną dyskusję o przywróceniu żeglugi śródlądowej, której początkiem niech będzie uzasadnienie niniejszego stanowiska.

## UZASADNIENIE STANOWISKA

### Żegluga śródlądowa dla środowiska naturalnego

Transport rzeczony charakteryzuje się rekordowo niskimi kosztami środowiskowymi. Na koszty transportu nie można patrzeć wybiórczo. Trzeba porównywać koszty transportu śródlądowego z kosztami innych form transportu, ujmując także koszty zewnętrzne, w tym bezpieczeństwa, kongestii, środowiskowe i społeczne. Statki żeglugi śródlądowej emitują 5 razy mniej gazów cieplarnianych niż transport kołowy. Dalsze ograniczenie emisji gazów cieplarnianych uzyskamy przez przeniesienie części ładunków z dróg kołowych na drogi wodne.

Kolejne ograniczenia emisji CO<sub>2</sub>. przyniesie wybudowanie elektrowni wodnych na istniejących i przyszłych stopniach wodnych oraz zbiornikach retencyjnych.

Istotne korzyści środowiskowe, to powstające w wyniku budowy stopni wodnych rozlewiska, które są bardzo cenne przyrodniczo. Woda zgromadzona między stopniami wodnymi korzystnie wpływa na rozwój wodolubnych ekosystemów, czego dowodem jest wpisanie 80% Odrzańskiej Drogi Wodnej (niegdyś jednego z większych europejskich akwenów komunikacyjnych) oraz wszystkich sztucznych retencyjnych zbiorników żeglugowych jak np. Otmuchów, Nysa czy Mietków do obszarów specjalnej ochrony przyrody NATURA 2000, ze względu na ich walory przyrodnicze.

Następne korzyści środowiskowe płynące z regulacji rzek do celów transportowych to:

- zmniejszenie liczby wypadków na drogach kołowych, po przeniesieniu części ładunków na transport wodny, przy niewielkiej szkodliwości przyrodniczej skutków ew. wypadków komunikacyjnych na drogach wodnych,
- niewielki, w porównaniu z innymi transportami, stopień emisji hałasu, przez co tereny przy drogach wodnych zyskują na wartości a przy autostradach i liniach kolejowych tracą,
- brak konieczności zajmowania dodatkowych, dużych terenów przy realizacji dróg wodnych gdyż te korytarze komunikacyjne wyznaczone są w sposób naturalny,
- rozwój dróg wodnych sprzyja wypoczynkowi człowieka w otoczeniu przyrody, co ma niezastąpiony walor edukacyjny i sprzyjający działaniom na rzecz poznawania i poszanowania przyrody.

Podsumowując, żaden z innych środków transportu nie wpisuje się tak doskonale w ideę ochrony środowiska jak transport rzeczony.

### Środowisko naturalne dla żeglugi śródlądowej

Działania organizacji ekologicznych doprowadziły do tego, że niemal cała Odra wpisana jest do obszarów specjalnej ochrony przyrody. Celem przyrodników jest stopniowe dalsze przywracanie naturalnego charakteru terenów nadodrzańskich, które swój naturalny charakter straciły już zupełnie w XIII w. Twierdzą oni, że temu unikalnemu i bardzo wrażliwemu środowisku zagrażają plany rozbudowy żeglugi oraz infrastruktury przeciwpowodziowej.

Oprócz samej Odry do obszarów Natura 2000 wpisane są zbiorniki retencyjne, które nie są zbiornikami naturalnymi, lecz sztucznymi obiektami wybudowanymi aby Odrę zasilać wodą dla celów żeglugowych, wytwarzać „zieloną” energię elektryczną i chronić przed powodzią. Działania przyrodników spowodowały że ich celem głównym jest obecnie ochrona części gatunków ptaków i akweny nie mogą one służyć swojemu pierwotnemu przeznaczeniu, z powodu zasiedlenia ich przez ptaki. Takich zbiorników czy rozlewisk nie brak w dorzeczu Odry a będzie ich więcej po przystosowaniu jej do międzynarodowych parametrów żeglugowych.

Niektóre środowiska powiązane z wybranymi aktywistami z zielonych organizacji *nie godzą się na budowę wielofunkcyjnych zbiorników retencyjnych, nie pozwalają prowadzić gospodarki wodnej na zbiornikach, zabraniają pogłębiania Odry, nie godzą się na budowę kolejnych stopni wodnych. W obliczu oczywistych faktów świadczących o mniejszym wpływie na środowisko transportu wodnego od kołowego, trudno traktować taką postawę jako eko-LOGICZNA,*

Renaturyzacja rzeki powoduje, że nasilają się ekstremalne przepływy w Odrze. Normą na odcinku Odry swobodnie płynącej jest brak wody, której natomiast nie brakuje na Odrze skanalizowanej. Wieloletnie zaniedbania inwestycyjne spowodowały, że nie wszystkie drogi wodne w kraju nadają się do modernizacji dla potrzeb przewozu ładunków. Statki śródlądowe i polskie załogi, z powodu złych warunków nawigacyjnych, płyną więc po drogach wodnych Europy Zachodniej, na czym tamte kraje zarabiają, jednocześnie chroniąc dzięki temu swe środowisko naturalne.

Niezbędne jest przerwanie tego stanu, który może doprowadzić do pogorszenia także stanu bioróżnorodności z powodu sukcesywnego wypływania się rzek na niezeglownych odcinkach aż do stanu krytycznego, co już jest obserwowane w niektórych miejscach po ostatnich suszach.

Niewątpliwie walory przyrodnicze Odry i jej dorzecza są cenne i wymagające ochrony. Z pewnością, podobnie jak w całej Europie, można osiągnąć mądry kompromis pomiędzy rozbudową Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów rentownej żeglugi, tj. przynajmniej IV klasy żeglowności, a utrzymaniem lub rekompensowaniem walorów przyrodniczych w zadowalającym zakresie.

*Skutki powyższej przedstawionych działań organizacji, które same siebie nazywają ekologicznymi dla transportu rzecznoego zostały opisane w raporcie Najwyższej Izby Kontroli z lutego 2014 r. Czytamy tam, że z ok. 4000 km dróg wodnych jakie znajdują się w Polsce tylko 10% posiada parametry nawigacyjne określone przepisami, a tylko ok 5% posiada rentowne parametry nawigacyjne. Ze względu na katastrofalne warunki nawigacyjne od lat w Polsce nie funkcjonują połączenia z sieciami dróg wodnych Europy Zachodniej, Republiki Czeskiej, czy Białorusi*

### **Żegluga śródlądowa dla gospodarki kraju**

Stopnie wodne, których budowę planuje Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, nie tylko będą sprzyjały transportowi rzecznoemu ale przede wszystkim dzięki retencji (magazynowaniu wody) zapewnią jej dostawy np. rolnictwu, przemysłowi, aglomeracjom, hydroenergetyce, rybactwu śródlądowemu itp., co podniesie rangę gospodarczą rzek.

Woda ma przecież swoją wartość ekonomiczną. Szacuje się, że polskie zasoby wodne osiągają poziom zasobów Egiptu. Polska jest na przedostatnim miejscu w Europie, jeśli chodzi o zasobność wody. Na jednego mieszkańca przypada 3 razy mniej wody niż średnio w Europie, czyli około 1600 m<sup>3</sup> rocznie na osobę, podczas gdy w Unii Europejskiej jest to ponad 4,5 tysiąca m<sup>3</sup>. W krajach Europy Zachodniej o porównywalnej sieci dróg wodnych magazynuje się ponad 10% wody więcej przepływającej rzekami niż w Polsce. Oznacza to, że nie powinniśmy pozwalać wodzie bezproduktywnie spływać do morza, tylko zatrzymywać ją stopniami wodnymi na rzekach.

Ważnym walorem ekonomicznym są usługi wodne i opłaty z nimi związane. Państwo ponosząc koszty zwiększania wachlarza usług i cywilizowania rzek może pobierać opłaty np. za uprawianie transportu, korzystanie z urządzeń wodnych, udostępnienie akwenów do celów rybackich czy pozyskiwania kruszywa, ochronę przeciwpowodziową, uczestniczenie w turystyce wodnej. Transport rzeczny od zawsze płacił za korzystanie z dróg wodnych w przeciwieństwie do transportu kołowego i szynowego, które dopiero od niedawna płać za korzystanie z traktów.

Ważnym elementem ekonomicznym są także susze i powodzie, które przynoszą wielomiliardowe straty, a występują z powodu zaniechania regulacji rzek. Bez regulacji rzek również dla potrzeb żeglugowych susze i powodzie będą coraz częstszym zjawiskiem. Stopnie wodne odgrywają tu podstawową rolę gdyż pozwalają precyzyjnie sterować przepływami wody tj. bezpiecznie przepuszczać gdy jest jej zbyt dużo i gromadzić gdy jest jej za mało.

Od lat nie wykorzystujemy gospodarczo rzek. Nie budujemy nowoczesnych, wielofunkcyjnych i sprawnych systemów wodnych dorzeczy zaspakajających potrzeby gospodarcze i środowiskowe. W dorzeczu Odry konieczne są działania modernizacyjne całego jednolitego, międzynarodowego, niepodzielonego systemu jakim jest Odrzański System Wodny.

Tylko przy wzorowo prowadzonej gospodarce wodnej możliwy jest jednocześnie: rentowny transport wodny, bezpieczeństwo powodziowe oraz uwzględnianie potrzeb środowiskowych.

Obecnie modernizując drogi wodne odtwarzamy zaledwie ich historyczne parametry nawigacyjne i przystosowujemy wyłącznie do celów ochrony środowiska i ochrony przeciwpowodziowej. Przecież tak nie postępujemy z drogami po których poruszają się inne transporty.

To ograniczone podejście do podnoszenia poziomu cywilizacyjnego rzek uniemożliwiło skorzystanie ze znacznych dotacji UE, przeznaczonych na rozwój Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN-T Trans-European Network-Transport) w latach 2004-2013. Wielomiliardowe dotacje UE przeznaczone na rozwój sieci TEN-T z funduszu *Łącząc Europę* mogą być wykorzystywane nie tylko na budowę dróg wodnych minimum IV klasy, ale także np. na kompensaty środowiskowe czy ochronę przeciwpowodziową.

Obecnie po przygotowaniu odpowiedniej dokumentacji (wykonawczej i środowiskowej) i jej akceptacji przez UE, będzie możliwe wpisanie poszczególnych akwenów do europejskiego programu i skorzystanie ze środków przeznaczonych na rozwój sieci TEN-T po roku 2023.

### **Dokumenty UE dla żeglugi śródlądowej**

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

Coraz ważniejszą rolę odgrywa transport kontenerów, którymi możemy przewozić wszystko. Dlatego UE wspiera zrównoważony rozwój transportu rzecznoego.

W najważniejszym dla transportu w UE dokumencie tj. Białej Księdze Transportu z marca 2011 r. czytamy m.in. że należy podnieść efektywność sieci multimodalnego podróżowania i transportu między miastami przez rozwiązania multimodalne oparte na środkach transportu wodnego na dalekie odległości.

Z punktu widzenia UE istotne jest, aby zachęcać do wyboru alternatywnych rozwiązań transportowych takich jak transport rzeczny. W Białej Księdze czytamy, że w przypadku śródlądowych dróg wodnych istnieje niewykorzystany potencjał. Muszą one odegrać większą rolę, w szczególności poprzez transport towarów w głąb lądu i stworzenie połączenia z morzami europejskimi.

Państwa Członkowskie do 2030 r. powinny przenieść 30 % drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km na inne środki transportu, np. transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50 % udziału tego transportu. Aby osiągnąć ten cel, musimy w kraju rozbudować stosowną infrastrukturę. Do 2050 należy zapewnić aby wszystkie najważniejsze porty morskie miały dobre połączenie z systemem wodnego transportu śródlądowego. W Białej Księdze czytamy także, że powinno się zlikwidować bariery stojące na przeszkodzie częstszemu korzystaniu z transportu rzeczno-żegluga.

Drugi wodny w Polsce posiadają znaczenie strategiczne dla UE. Przez nasz kraj przechodzą unijne korytarze sieci bazowej TEN-T. Temu poświęcone jest rozporządzenie UE z grudnia 2013 r. Pierwszy to przebiegający ze wschodu na zachód korytarz Morze Północne-Bałtyk drugi z północy na południe korytarz Bałtyk-Adriatyk. Korytarze te powinny być multimodalne co oznacza synchronizację komunikacji i przeładunków wzdłuż korytarzy w ramach trzech środków transportu: kołowego, szynowego i wodnego rzeczno-żegluga.

Inne dokumenty strategiczne UE w sprawie ekologicznego środka transportu jakim jest żegluga śródlądowa to NAIADES ze stycznia 2006 i NAIADES II z września 2014 r.

O tym, że transport rzeczny jest ważny dla UE może świadczyć także opublikowany w języku polskim w październiku 2012 dokument Komisji Europejskiej o inwestycjach transportowych na rzekach objętych szczególnymi warunkami ochrony Natura 2000 pt. *Wytyczne w sprawie żeglugi śródlądowej i obszarów Natura 2000*.

**O służebnej roli gospodarki wodnej czytamy w Dyrektywie Wodnej, której jednym z celów jest integrowanie ochrony i zrównoważonego gospodarowania wodą z innymi dziedzinami polityk wspólnotowych, takimi jak energetyka, transport, rolnictwo, rybołówstwo, polityka regionalna i turystyka.**

### **Inwestycje w UE dla żeglugi śródlądowej**

Wmawia się społeczeństwu i władzom, że transport rzeczny w Europie zanika i że inwestycje z nim związane są drogie. W latach 2014-2023 na 3,9 tys. km nowych tras i 57 obwodnic kołowych planujemy wydać 107 mld zł co daje rocznie sumę ok 10 mld zł. Na drogi wodne do roku 2030 rząd zamierza przeznaczyć 76,8 mld zł co daje rocznie sumę ok.5,5 mld zł. Powyższe oznacza, że inwestycje planowane na rzecz sprawnego transportu wodnego nie są droższe od inwestycji drogowych czy kolejowych. Porównanie kosztów budowy poszczególnych rodzajów dróg komunikacyjnych w Niemczech korzystne jest dla transportu rzeczno-żegluga. Koszt budowy żeglugowego kanału Ren-Men-Dunaj (RMD) oraz dróg innych środków transportu wynosi:

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

- 1km autostrady – koszt 10 mln euro,

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

Obecnie w Europie realizowanych jest wiele inwestycji wodno-żeglugowych. Wszystkie przedstawione inwestycje to rozbudowa rzek do klas Vb. Według rządów państw, decydentów i projektantów ze względu na częstotliwość modernizacji rzek, raz na kilkadziesiąt lat, rzeki należy modernizować do obecnie najwyższych klas dróg wodnych. Do najważniejszych inwestycji należą:

1. W ramach transportowego projektu jedności Niemiec w dorzeczu Odry realizowany jest Projekt nr 17 i droga wodna Odra-Hawela.

2. Na pograniczu francusko-belgijskim budowana jest droga wodna Sekwana-Morze Północne.

3. Czeski projekt budowy Kanału Dunaj-Odra-Łaba.

4. Przebudowa Kanału Świętego Alberta.

5. Modernizacja Mozeli.

6. Modernizacja dopływu Mozeli - rzeki Saary.

7. Modernizacja Sawy.

Nowoczesny transport rzeczny na nowoczesnych drogach wodnych musi uwzględniać uwarunkowania środowiskowe, dlatego apelujemy do środowisk, które nie zgadzają się ze zrównoważonym rozwojem systemu transportowego, które nie chcą nowoczesnej gospodarki wodnej, które uważają, że rzeki powinny pozostać dzikie o podjęcie konstruktywnego dialogu prowadzącego do realizacji konstytucyjnej zasady zrównoważonego rozwoju między ochroną środowiska i gospodarką, której podmiotem jest człowiek.

### **Stanowisko podpisali lub wspierają:**

#### **Przedstawiciele zespołów, stowarzyszeń, organizacji, instytucji i jednostek gospodarczych:**

1. Zespół ds. Żeglugi przy Wojewodzie Dolnośląskim
2. Zespół ds. Żeglugi przy Wojewodzie Opolskim
3. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych
4. Stowarzyszenie Rada Kapitanów

5. Stowarzyszenie Teraz Odra
6. Stowarzyszenie Odrą w Świat
7. Stowarzyszenie Absolwentów Szkół Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu
8. Liga Morska i Rieczna
9. Technikum Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-

## Koźlu

10. Technikum Żegluga Śródlądowej w Nakle
11. Politechnika Wroclawska
12. Akademia Morska w Szczecinie
13. Uniwersytet Zielonogórski
14. Politechnika Śląska
15. Uniwersytet Przyrodniczy Wrocław
16. Politechnika Opolska
17. Instytut Logistyki WSB Wrocław
18. Portal Żegluga Wczoraj Dziś i Jutro
19. Dolnośląska Izba Gospodarcza
20. Północna Izba Gospodarcza ze Szczecina
21. Zachodnia Izba Gospodarcza z Gorzowa Wielkopolskiego
22. Zarząd Główny Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Wodnych i Melioracyjnych w Warszawie
23. Naczelna Organizacja Techniczna FSNT w Opolu
24. Wrocławskie Forum Rzeczne
25. Lobbying Odrzański Civitas Christiana
26. Polskie Towarzystwo Geofizyczne
27. Opolska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa
28. FAMET S.A.
29. Stocznia DAMEN
30. Stocznia Malbo
31. Stocznia Koźle
32. Stocznia Januszkowice
33. Wrocławska Stocznia Rzeczna
34. Hydrokruz
35. AND-ROM Przedsiębiorstwo Usługowe
36. PHU Lech Sp.J.
37. PBH Odra3 sp. z o.o.
38. Port Consultants Sp.J
39. Port Żegluga Szczecińska
40. BST – Błażej Stanisław Tomaszewski
41. Domtrans – Dominik Szarek
42. Żegluga Wyszogrodzka
43. Nad Odrą s.c.
44. Tobis
45. Hanza Linie
46. Żegluga Śródlądowa Tadeusz Prokop
47. Rentrans Cargo Sp. z o.o.
48. Deni Transport Wodny
49. Ero Trans-Port
50. Bizontrans96
51. MS-TRANS
52. SEAHORSE- Obsługa Statków
53. Żegluga Wiślana
54. Klub Ochrony Środowiska Śląska Opolskiego
55. Navigar sp.z o.o.
56. Jakmon - Jan Stupnicki
57. Żegluga Bydgoska
58. Gołębiewscy s.c.
59. Navigare s.c.
60. OT LOGISTICS S.A.
61. Ogólnopolski Klaster Innowacyjnych Przedsiębiorstw – Program Polska 3-0
62. Krajowa Izba Gospodarcza
63. Klaster Górnej Wisły
64. Stowarzyszenie Odra dla Turystów
65. Fundacja Konstrukttywnej Ekologii ECOPROBONO
66. Fundacja Przyszań Wisła
67. Stowarzyszenie Opes Aqua
68. Towarzystwo Miłośników Ziemi Krośnieńskiej
69. Izba Gospodarcza Europy Środkowej

70. I&PM Sp.z o.o.

71. Górażdże S.A.

72. Grupa AZOTY

## Osoby prywatne:

1. Poseł Ewa Szymańska
2. Senator Dorota Czudowska
3. Senator Jerzy Wcisła
4. Dr Wojciech Rędownicz
5. Dyr. prof. Andrzej Bujak
6. Dyr. dr Jerzy Dudek
7. prof. Zygmunt Babiński
8. Doc. Alfred Dubicki
9. Burmistrz mgr inż. Paweł Macha
10. Wiceburmistrz mgr Gabriela Tomik
11. Wójt Włodzimierz Chlebosz
12. Dyr. dr Krzysztof Woś
13. Dyr. Mariusz Przybylski
14. Inż. Stanisław Staniszewski
15. Dr Bogdan Tomaszek
16. Pełnomocnik ds Odry Joanna Przybyszewska
17. Mgr inż. budownictwa wodnego i lądowego Grzegorz Majcher
18. Redaktor kpt. ż. ś. Andrzej Podgórski
19. Prezes kpt. Waldemar Rybicki
20. Prezes mgr kpt. Bartosz Fabiańczyk
21. Prezes kpt. ż. ś. Czesław Szarek
22. Prezes Andrzej Klimek
23. Prezes kpt. ż. ś. Dariusz Karkos
24. Kpt. ż. ś. Zbigniew Garbień
25. Inż. Marcin Lubieniecki
26. Przewodnicząca inż. Teresa Więckiewicz
27. Prezes Zbigniew Antonowicz
28. Prezes Dariusz Więcaszek
29. Kpt. ż. w. Wilhelm Rzechonek
30. Prezes Jacek Chmielewski
31. Prezes Kamil Zaremba
32. Dyr. dr kpt. Jan Pyś
33. Dr inż. Emilia Skupień
34. Mgr Piotr Misiak
35. Przewodniczący kpt. ż.ś. Jerzy Bartoszek
36. Ekspert Henryk Pierchała
37. Ekspert Kazimierz Styczeń
38. Ekspert Andrzej Merło
39. Prezes Jakub Stonawski
40. Kpt. ż.w. dr Andrzej Królikowski
41. Prezes Łukasz Kozłowski
42. Prezes Leszek Tomczyk
43. Prezes dr Grzegorz Chocian
44. Redaktor Wisław Tomaszewski
45. Prezes Jacek Błażejczyk
46. Kpt. mgr Witold Padurek
47. Prezes Zdzisław Paduszyński
48. Inż. Jerzy Celecki
49. Kpt. ż. ś. Radosław Łapa
50. Ekspert Mirosław Czerny
51. Prezes mgr Zbigniew Konat
52. Prezes Piotr Ruszczycki
53. Prezes Janusz Przybyła
54. Ekspert dr inż. Marian Miłkowski
55. Kpt. ż.ś. Remigiusz Pytlarczyk
56. Kpt. ż.ś, mgr Jan Poponczyk
57. Kpt. ż.ś, Władysław Kapeluszný



# FUNDACJA OTWARTEGO MUZEUM TECHNIKI

SIEDZIBA FUNDACJI

Holownik Parowy Nadbor, górny awanport śluzы Szczyniki  
50-370 Wrocław, Wybrzeże Wyspińskiego 27.  
tel. 882 116 779

e-mail: [nadbor@fomt.pl](mailto:nadbor@fomt.pl); <http://www.fomt.pl>  
Dźwig Pływający Wróbin, górny awanport śluzы Szczyniki  
50-370 Wrocław, Wybrzeże Wyspińskiego 27.  
tel. 882 116 779

PRACOWNIA ARCHITEKTONICZNA

JKP  
99-10-22-796

KSIEGOWOŚĆ

e-mail: [nadbor@fomt.pl](mailto:nadbor@fomt.pl); <http://www.fomt.pl>  
50-324 Wrocław, ul. Barlickiego 10/1, tel/fax (48 71) 372-09-08

IGZ SA I/O Wrocław, Nr 46 2030 0045 1110 0000 0398 0060

Wrocław, 5 marca 2017

## Koncepcja Urządzenia stanowiska Muzeum Odry FOMT w zabytkowym Porcie „Ujście Oławy” i w ujściu rz. Oławy

Za lokalizacją stanowiska statków muzealnych w porcie „Ujście Oławy” i w ujściu rz. Oława (rezerwa) przemawiają:

- bezpieczeństwo cumowanych tam jednostek, także w przypadku zagrożenia powodziowego. Obok awanportu górnego śluzы Szczyniki to optymalne z uwagi na warunki hydrograficzne, stanowisko dla Muzeum Odry
- zabytkowy charakter portu, powstałego w latach 1842-1844 dla zimowania statków parowych, pasażerskich, od 1866 zaopatrującego plac budowy wodociągów miejskich w materiały budowlane, od 1871 pełniący rolę portu węglowego Zakładu Wodociągowego „Na Grobli”, od 1945 – portu zaopatrującego miasto również w kruszywa i piasek. To jedyny port na Odrze, który utrzymał oryginalny – z czasu powstania – kształt basenu i kanału wejściowego i oryginalne skarpowe nabrzeża, umocnione kamieniem. Urządzenie tutaj stanowiska statków Muzeum Odry sprzyjać będzie ochronie tego unikatowego zabytku budownictwa portowego
- lokalizacja portu, w centrum miasta, dostępnego różnymi środkami komunikacji, także od wody, w pobliżu Zakładu Wodociągowego „Na Grobli”, którego udostępnienie społeczeństwu w roli muzeum techniki Fundacja promuje od 1986 r., który to postulat stanowił również jedną z przesłanek powołania Fundacji Otwartego Muzeum Techniki do życia, ze znakomitym zresztą udziałem władz miasta,
- walory kulturowe obszaru w widłach Odry i Oławy, wyjątkowe w skali Europy, mogące stanowić doskonałe oparcie programów rekreacyjnych, kulturalnych, oświatowych, edukacyjnych, a także turystyki, w tym industrialnej. Obszar ten spełnia wszystkie warunki uzasadniające stworzenie na jego terenie Parku Kulturowego, a może i podjęcie działań w kierunku wpisania go na listę Dziedzictwa Światowego UNESCO
- walory przyrodnicze, port jest również siedliskiem bobrów.

Przejęcie portu przez Fundację sprzyjać będzie promocji tego obszaru i jego przysposobieniu do nowych zadań:

- portu muzealnego
- portu jachtowego
- skansenu zabytków związanych przede wszystkim z żegluga i budownictwem wodnym
- na działce między basenem portowym a rzeką Oławą.

Użyczenie portu Fundacji może być tym atrakcyjniejsze, że program jego odbudowy i eksploatacji można by włączyć z programem budowy we Wrocławiu w obszarze Śródmiejskiego Węzła Wodnego Otwartego (Przeźrzanego) Muzeum Techniki, na którego globalną kolekcję złożyłby się m.in. i wrocławskie elektrownie wodne, i śluzы komorowe, nabrzeża, Zakład Wodociągowy „Na Grobli” oraz zabytkowe jednostki pływające. Zakładamy, że dynamicznie rozwijająca się we Wrocławiu ich kolekcja – a zwłaszcza międzynarodowe uznanie – w ciągu kilku najbliższych lat powiększy się o dalsze jednostki, dla których port „Ujście Oławy” stanowić może naturalne oparcie, wpisując w obszar kulturowy Odry śródmiejskiej także program sprzyjający ochronie zabytkowego portu i jego otwarciu na centrum miasta. Wydaje się to o tyle istotne, że można zakładać, że obszar w widłach Odry i Oławy stanie się w najbliższej przyszłości terenem intensywnych działań inwestycyjnych, co również może sprzyjać programom ochrony dziedzictwa obszaru cywilizacyjnego widet Odry i Oławy i udostępnienia jego walorów społeczeństwu.

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki od wielu lat, działając w oparciu o jej założycieli, wielu sponsorów i licznych wolontariuszy z powodzeniem współpracuje na polu ochrony zabytków kultury technicznej m.in. z RZGW we Wrocławiu (jaz segmentowo-zasurowy „Rędzin”, śluza „Różanka”, jaz kozłowo-iglicowy „Psie Pole”, stopień wodny „Szczyniki”, śluza śródmiejskie etc.), z ZDiK we Wrocławiu (mosty odrzańskie i inne), Zakładem Energetycznym Wrocław SA (elektrownie wodne). Fundacja prowadzi studia naukowo-badawcze i ewidencję zabytków, które stały się podstawą objęcia ochroną prawną wielu dzieł kultury technicznej nie tylko Wrocławia ale i Polski, publikuje serie wydawnicze „Zabytki przemysłu i techniki Polski” (10 tomów), „Archeologia Przemysłu w Polsce (4 tomy), „Dolnośląska Akademia Lotnicza” (2 tomy), w ciągu ostatnich 15 lat opublikowała ponad 70 książek z zakresu ochrony zabytków i historii techniki, organizuje liczne konferencje i imprezy, m.in. Europejskie Dni Dziedzictwa, Noc Muzeów, współpracuje z Gminą Wrocław w realizacji programu „Szkoła w mieście”. Corocznie realizuje zadania publiczne z zakresu edukacji, kultury, ochrony zabytków, turystyki i in., wspierane przez samorządy lokalne i organa administracji państwowej. Obok Fundacji działa Klub „Bractwo Mokrego Pokładu” skupiający weteranów żeglugi odrzańskiej (ok. 160 członków). Fundacja współpracuje z wieloma muzeami techniki Europy, m.in. z Deutsches Museum w Monachium, z Westfalskim Muzeum Przemysłu, z Muzeum Odry w Oderbergu, z Muzeum Politechnicznym w Moskwie i Muzeum Solowieckim, z Muzeum Techniki w Pradze, prowadzi badania dziedzictwa technicznego wysp Archipelagu Solowieckiego (we współpracy z Muzeum Solowieckim, Fundacją im. D. Likhacheva w Petersburgu i Akademią Nauk Rosji). Ochronę zabytków techniki Wrocławia promuje przez wystawy organizowane m.in. w Niemczech i w Wielkiej Brytanii.

Przekazanie Fundacji socjologicznie zdegradowanego dzisiaj obszaru portu, szybko podniosłoby jego atrakcyjność, sprzyjałoby również konstruowaniu nowych programów zasadzanych na szerszym terenie widet Odry i Oławy. Port „Ujście Oławy” przybliżałoby miastu i jego mieszkańcom. Mogłoby to być znakomity czynnik i trwały owoc roli Wrocławia jako Europejskiej Stolicy Kultury, manifestujący również zwrot miasta ku wielkiej europejskiej rzece, a powstałe tutaj Muzeum znacząco mogłoby promować miasto i budować jego pozycję w kraju i w Europie.

Zakładamy, że w basenie portu Ujście Oławy ) d. Schlung, Port Węglowy, Port Kruszyw) urządzić można:

- przy nabrzeżu zachodnim stanowiska postojowe barki Ż-2107 „Irena” (d. 43,5 m, szer. 5,0 m) oraz HP „Nadbor” (dł. 27,0 i szer. 6,0 m) przez zabudowę dla każdego ze statków 2 par statkowych dęb, z których jedna (na wsporniku) podtrzymywał być



również stały stalowy trap szer. ok. 1,3-1,5 m, prowadzący komunikację z nabrzeża na zabytkowe statki, na barce w części dziobowej, na „Nadborze” do partii rufowej.

- na nabrzeżu wschodnim stanowisko postojowe Dźwigu Pływającego „Wróblin” (dwie dalby, ew. jedna ze stałym pomostem), a w części północnej mariny (pomost pływający szer. ok. 2,0 m., długości ok. 70,0 m) dla ok. 20 łodzi. DP „Wróblin” i marina dostępne mogły by być przez działkę należącą do Politechniki Wrocławskiej albo z pomostu pływającego prowadzonego przy burcie „Wróblina”, sięgającego 70 m dalej i stanowiącego zarazem pomost cumowniczy łodzi rekreacyjnych i innych.

- na nabrzeżu zamykającym basen od północy urządzenie dwu stanowisk z pomostem pływającym, do którego cumowane będą dwa promy samochodowo-osobowe „Ciechanów” i „Chobienia”, na których urządzić można kawiarenkę na wodzie. Dostęp na pomosty schodami urządzonymi (odbudowanymi) na skarpie nabrzeża.

- w każdym z tych rozwiązań w środku basenu pozostaje pas wolnej wody dla łodzi motorowych i innych szerokości min. 6 metrów.

W ujściu rzeki Olawy, poniżej mostu Oławskiego, w odległości 20 m. poniżej mostu cumowany na stałym stanowisku (2 dalby) mogłyby być pomost szeroki na 2,0 m i długi na ok. 70 m, który stanowiłby oparcie mariny dla ok. 20 łodzi. Poniżej pomostu pozostałoby nabrzeże długości ok. 90 m, na którym docelowo cumować można by dalsze zabytkowe statki muzealne, np. „Złotą Kaczkę” (tutaj 2 dalby dla każdej jednostki, w tym jedna z pomostem komunikującym statki z nabrzeżem). Komunikacja z pomostem mariny schodkami po skarpie brzegowej (odbudowanymi).

Na działce między portem „Ujście Olawy” i rz. Olawa można by posadzić docelowo budynek, który w dolnej kondygnacji, na pow. ok. 600 m<sup>2</sup> pomieściłby m.in. archiwum i bibliotekę Muzeum Odrzy, galerię wystawienniczą, kawiarnię, chociaż tę urządzić można by na 2 kondygnacji, łącząc ją tam z tarasem widokowym. 2 i ew. 3 kondygnacja mieścić mogłyby hotel. Przychody z gospodarczej działalności kawiarni czy hotelu w części wspierać mogłyby działalność statutową Fundacji.

Na działce urządzić można by również skansen zabytkowych maszyn i urządzeń technicznych, zwłaszcza tych związanych z budownictwem wodnym i żegluga śródlądową.

Na infrastrukturę marin i muzealnego portu składałyby się dwa dźwigi, każdy o udźwigu rzędu 8 ton, dla przemieszczania łodzi na linii ład –woda (z uwagi na zabytkowy charakter umocnień brzegowych nabrzeża portu „Ujście Olawy” i rz. Olawy wykluczamy możliwość wykonania pochylni). Na działce między basenem portu „Ujście Olawy” i rz. Olawa niezbędnym jest zabudowa przyłącza energii elektrycznej, wodno-kanalizacyjnego, telekomunikacyjnego, urządzenie parkingów na 2 autokary i ok. 20 samochodów osobowych.

Załączone tutaj szkice są wyłącznie jedną z możliwych koncepcji zagospodarowania obszaru cywilizacyjnego Portu „Ujście Olawy i ujścia rz. Olawy. Dotyczy to zwłaszcza budynku muzealno-hotelowego, który może przyjąć właściwą dla funkcji formę architektoniczną, tutaj zaznaczamy jedynie ideową sytuację i zupełnie dowolny kształt.

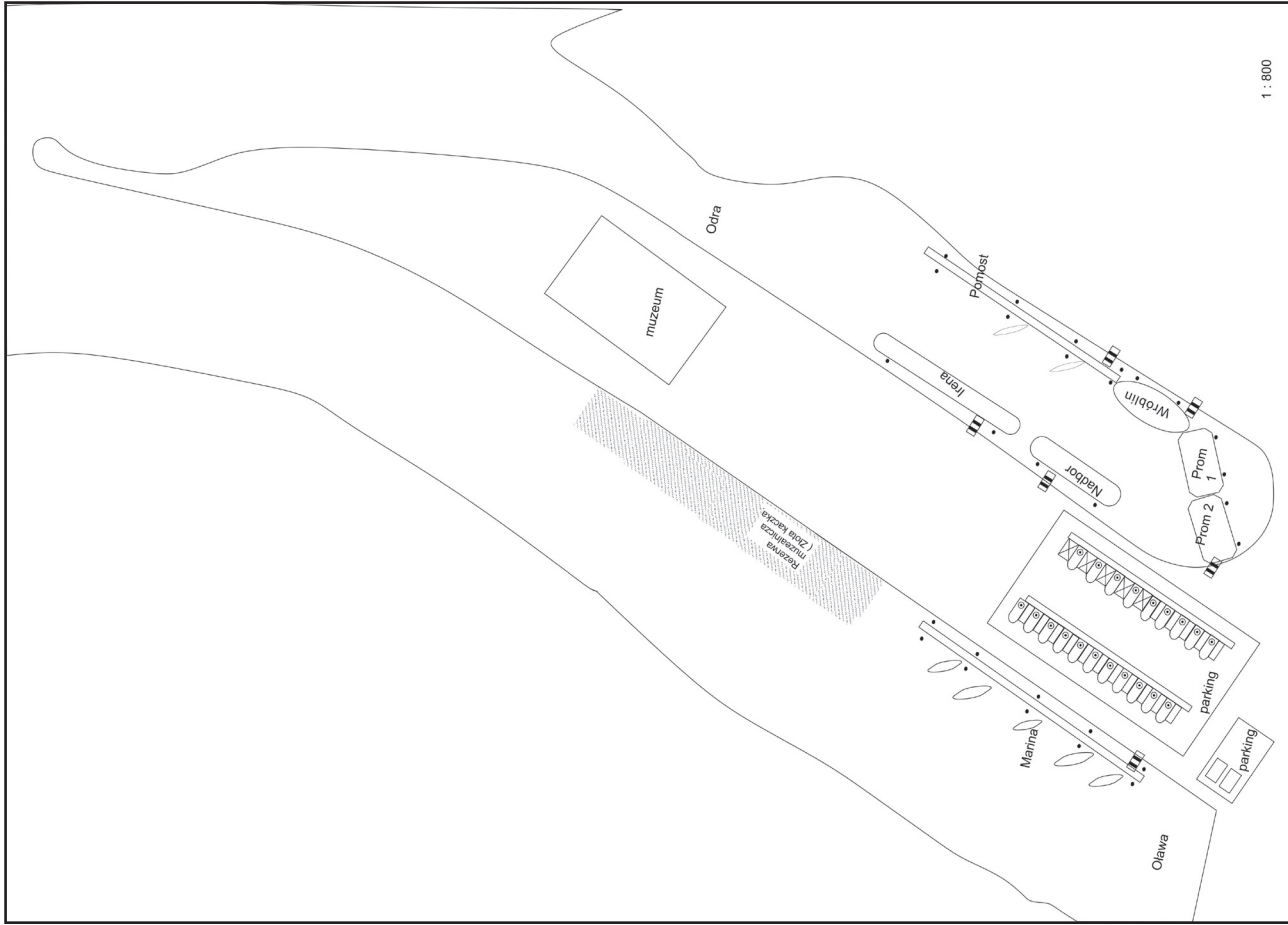
Opracowali:

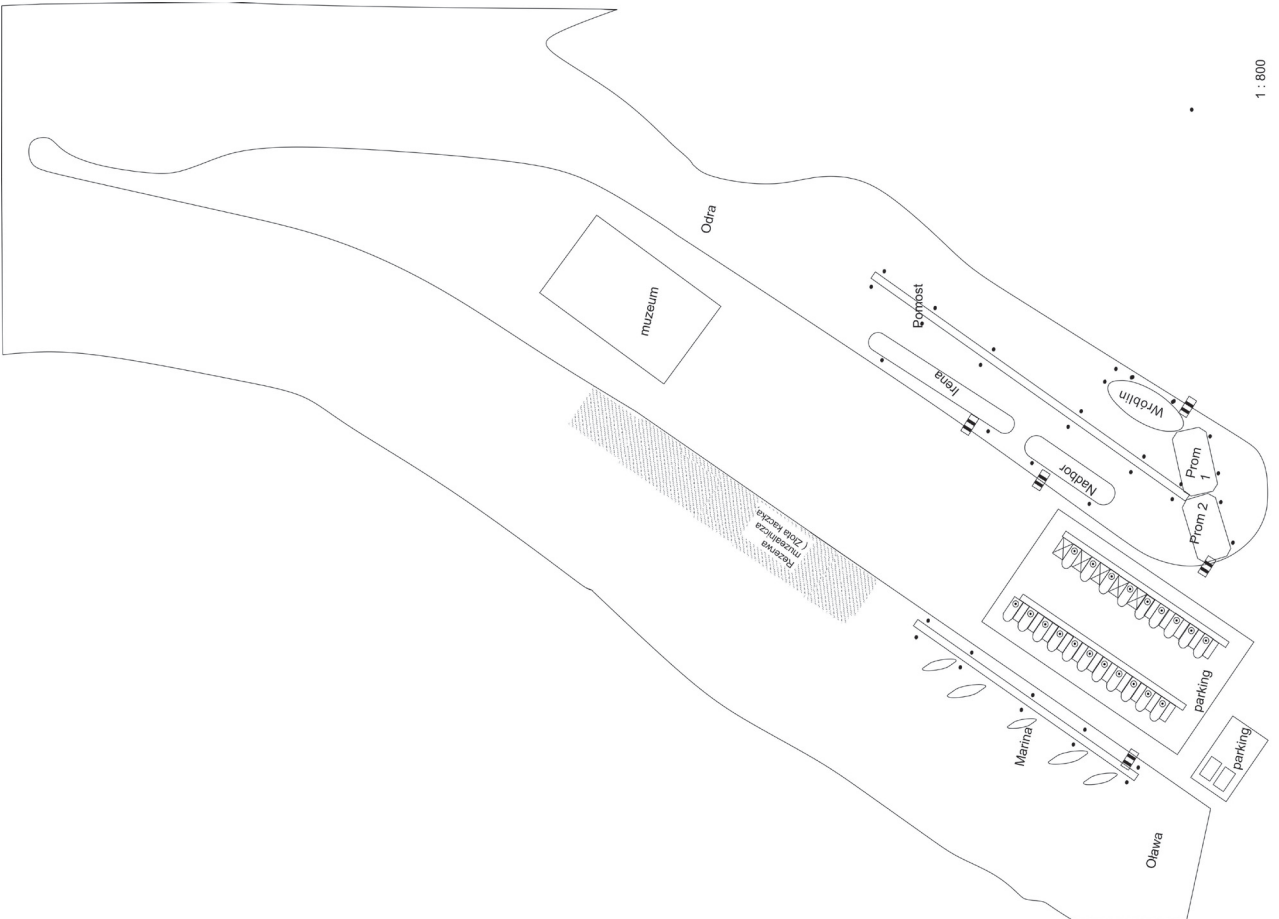
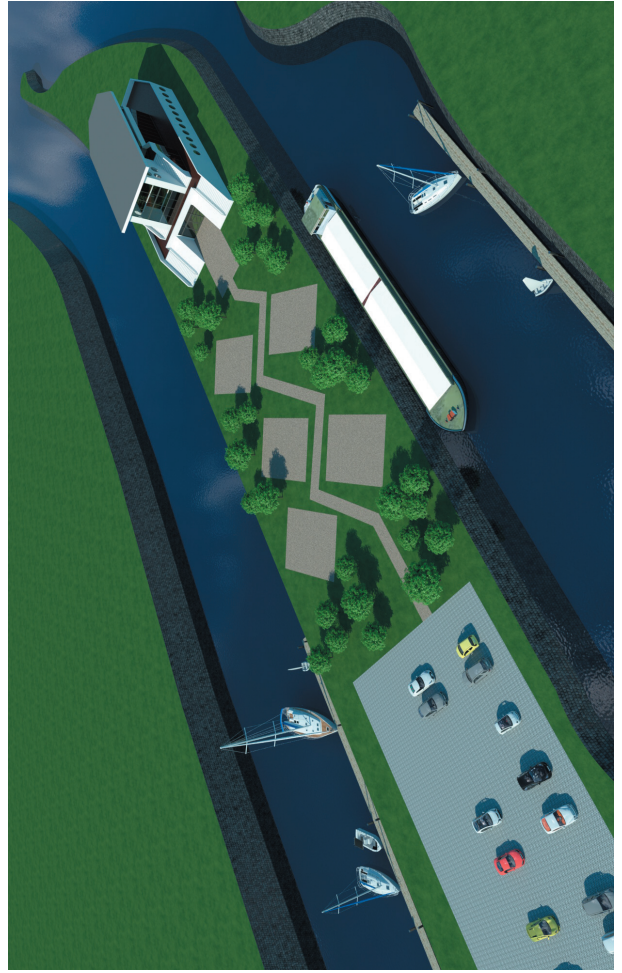
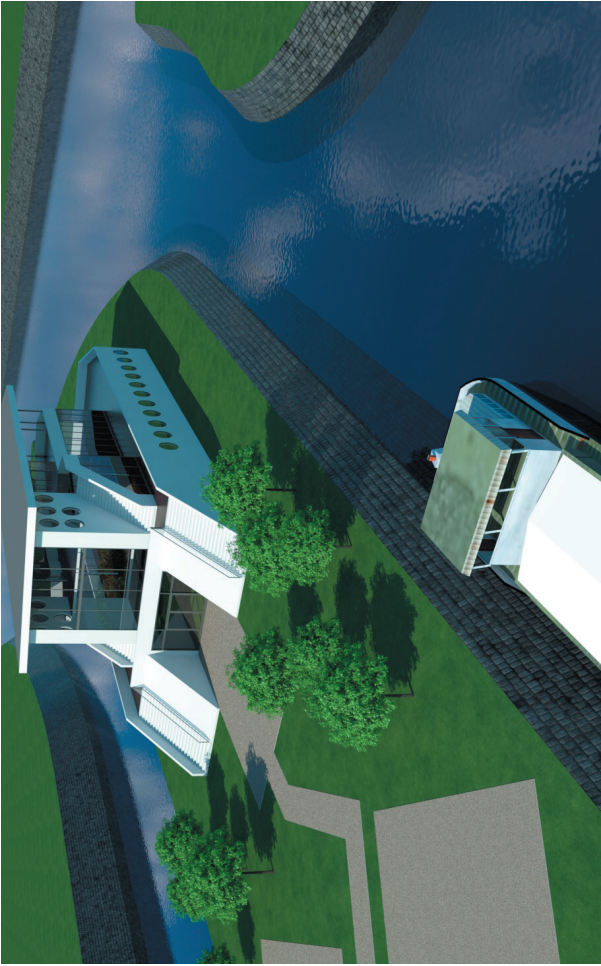
Dr hab. Stanisław Januszewski – prezes Zarządu Fundacji  
mgr Władysław Wąsik – kpt. żegluga odrańskiej, Bractwo Mokrego Pokładu

w załączeniu:

- koncepcją zagospodarowania Portu Ujście Olawy i ujścia rz. Olawy

- wizualizacją koncepcji





1 : 800

## Porządki wiosenne – młyn w Niegowie 2017

W dniu 30 marca 2017 r. rozpoczęto prace porządkujące teren po wycince drzew przy młynie. Jan Getka z Zabrodzia i Arkadiusz Redlicki z Bractwa Zabrodzkiego wykorzystując głównie piły spalinowe i siekiery rozpoczęli segregację materiału na opały i budowlany. Materiał budowlany zostanie wykorzystany do budowy ław na placu grillowym.

W dniu 01 kwietnia 2017 r. miały miejsce kolejne prace porządkowe polegające na kontynuacji prac przy drewnie opałowym (rozłupywanie pieńków i układanie jako materiał na ogniska). Wykonywali tę pracę członkowie Bractwa Zabrodzkiego: Arkadiusz Redlicki i Michał Fajak. Natomiast sprzątanie wewnątrz



młyna z wykorzystaniem specjalistycznego odkurzacza i podłączenie wody wodociągowej po ziemie wykonał Jan Getka z Dąbrówki.

Kamienie do obłożenia paleniska grillowego przywiózł Jan Ślendak z Lipin (Bractwo Zabrodzkie).

Ciąg dalszy nastąpi niebawem...

Chcemy przy okazji podzielić się miłą wiadomością. Otóż Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków udzielił Fundacji Otwartego Muzeum Techniki dotacji na prowadzenie prac konserwatorskich w młynie. Ich zakres obejmie konserwację 5 odsiewaczy graniastych i workownic na 3 kondygnacji młyna. Prace prowadzone będą w ostatnim tygodniu czerwca lub w pierwszym lipca z udziałem ekipy FOMT.



## Co nieco o ekologii, emigracji i wodzie

Ekologia (gr. οἶκος (oikos) ‚dom‘ + λόγος (logos) ‚słowo, nauka‘); «dziedzina biologii badająca organizmy w ich środowiskach» - słownik PWN.

Problem niszczenia środowiska, jego zanieczyszczenia dotyka ludzkość dość długo, jest coraz bardziej widoczny i staje się niebezpiecz-

ny dla istnienia życia na ziemi. Dostrzeżono zagrożenie dość późno i z obawą próbujemy powstrzymać postępującą degradację środowiska podejmując dość chaotyczne działania. Początki niszczenia środowiska zaczynają się od momentu wprowadzenia upraw zbożowych. Pod uprawy potrzebna była ziemia – pola, które

pozyskano wypalając lasy lub je karczując na masową skalę. Czym się to skończyło jest szczególnie mocno odczuwalne w północnej części kontynentu Afryki. Katastrofalna susza, pustosząca całe obszary kontynentu wywołała głód na olbrzymich obszarach. Wybuchają konflikty, w których walczy się o dostęp do wody, żywności czy do terenów, gdzie możliwa jest uprawa zbóż. W Afryce jest już kilkanaście państw, których ludność odczuwa od lat głód i załamała się struktura organizacyjna państw do dystrybucji pomocy dla ludności i jej ochrony. Dochodzą do tego niezwykle krwawe i okrutne czystki etniczne, wojny religijne oraz terroryzm. Nasila się masowa ucieczka ludności z tych terenów i nie ma sposobu, aby temu zapobiec. Działania organizacji ONZ są nieskuteczne i nie przynoszą pozytywnych rezultatów. Podejmowane są kroki też ze strony kilku państw UE tj.: Holandii, Belgii, Austrii, Szwecji i Danii zmierzają do utworzenia specjalnych enklaw, w których mają powstać obozy dla imigrantów. Jest to jednak rozwiązanie tymczasowe, które może zapobiec śmierci głodowej wielu milionów ludzi i masowej jej ucieczki do Europy. Pozostaje jednak nadal nierozwiązany problem suszy i migracji ludności. Europa nie jest w stanie przyjąć całej ludności uciekającej z Afryki. Kierunki migracji ludności z Afryki są ukształtowane przez uwarunkowania geograficzne, gospodarcze i polityczne. Do Ameryki jest zbyt daleko i też ich tam nie chcą. W Azji z uwagi na przeludnienie i powszechną biedę nie ma państw, które będą w stanie przyjąć taką liczbę emigrantów. Pozostaje tylko Europa i Rosja, gdzie jest jeszcze najbliższy możliwy ratunek przed śmiercią dla migrującej ludności z Afryki. UE chciała zatrzymać migrację w Turcji i w państwach Afryki płacąc im olbrzymie pieniądze za zatrzymanie emigrantów na swoich terenach. Turcja wywiązuje się ze swych obietnic hamowania napływu migrantów do Europy w tym powrotu tych uchodźców, którzy przepłynęli się przez Morze Egejskie do Grecji. Natomiast o wiele trudniejsze dla niektórych krajów Afryki z mniej sprawną administracją będzie wywiązanie się z umowy i zatrzymania potoku ludności uciekającej przed śmiercią głodową i wojnami. Nieskuteczna jest nadal walka ze zorganizowaną formą przetrzutu emigrantów do Europy przynoszącą ogromne dochody mafiom.

Zatrzymanie emigrantów w Afryce na stałe nie jest możliwe bez wody pitnej, żywności i zapewnienia warunków bezpiecznego bytowania przez dość długi okres. Najważniejsza

jest woda, której brak jest faktyczną przyczyną katastrofy migracyjnej. Najgorsza od ponad 60 lat susza, która nawiedziła kraje w tzw. Rogu Afryki, spowodowała już dziesiątki tysięcy ofiar śmiertelnych. Przez klęski suszy i głodu ucierpieli mieszkańcy: Somalii, Etiopii, Kenii, Dżibuti, Sudanu i Ugandy. Zagrożone jest życie ok. 12 milionów osób. Poszerza się pas pustyń zwrotnikowych, tj. terenów sąsiadujących z Saharą tzw. Sahelu. W pasie największej suszy znajduje się Somalia, Etiopia, Kenia, Tanzania, Mozambik, Malawi, Zimbabwe, Botswana, Lesotho, RPA, Zambia, Angola i Namibia. Rozwiązaniem może być odsalanie wody morskiej, ale jest to kosztowne i tylko bogate kraje eksportujące ropę naftową mogą sobie na to pozwolić. Niestety, o podobnych rozwiązaniach mogą sobie tylko pomarzyć mieszkańcy Sahelu, gdzie woda pojawia się coraz rzadziej. Od drugiej połowy XX wieku Sahel jest coraz bardziej dotknięty erozją gleb i pustynnieniem wynikającym z rosnącej populacji ludzkiej, której potrzeby życiowe były większe niż ziemia mogła zapewnić. Mieszkańcy wsi wycięli drzewa i zarośla, aby uzyskać drewno opałowe i uprawiać rośliny do spożycia, po czym nadmierna ilość zwierząt gospodarskich pochłonęła resztki trawy. Deszcz i wiatr rozniosły żyzne warstwy wierzchniej ziemi, pozostawiając suche nieużytki. Zapotrzebowanie na wodę rośnie wprost proporcjonalnie do populacji ludzi i zwierząt. Niestety, wody jest tam coraz mniej. Potwierdzeniem jest zanik jeziora Czad, niegdyś wielkiego zbiornika wodnego, dostarczającego wodę 20 milionom ludzi. Niektórzy mieszkańcy nielegalnie przekraczają granicę z Kenią oraz Etiopią i kradną wodę.

Na świecie jest ponad miliard ludzi, którzy nie mają bezpośredniego dostępu do wody pitnej, a blisko 2 miliardy nie ma zapewnionej z tego powodu dostatecznej higieny osobistej. Woda słodka to niecałe 3 proc. zasobów naszej planety. Jeszcze mniej jest wody pitnej, bo tylko 0,1 proc. Wodę zużywa rolnictwo, hodowla zwierząt i przemysł i jest to 70% światowego jej zużycia, a w krajach rozwijających się ponad 90%. Teoretycznie przy ocieplaniu się klimatu wyparuje z oceanów i spadnie na ziemię więcej wody. Na ziemię wraca ok. 113 mld metrów sześciennych wody w formie opadów deszczu, śniegu, gradu i skraplania się pary. Jednak w niektórych rejonach na skutek wzrostu temperatury następuje zwiększenie parowania przy jednoczesnym zmniejszaniu się opadów na tych obszarach. Dotyczy to głównie obszarów położonych pomiędzy równoleżnikami 20 i 45

stopniem szerokości geograficznej. Nie lepiej wygląda sprawa w Europie. ONZ szacuje, że ryzyko zamienienia się w pustynię dotyczy 30-60 proc. terytorium Hiszpanii. Przewiduje się, że w Hiszpanii opady do 2070 roku zmniejszą się o 40 proc.” (Ekologia.pl). Ludzkość jeszcze nie zna sposobu na spowodowanie opadów w rejonach, gdzie występuje ich brak. Umiemy tylko rozpędzać „chmury” i to głównie przed defiladą w Moskwie? W Polsce mamy też „armatki” ale niestety tylko przeciw gradowe!?

Szacowane zasoby wody w naszym kraju są znacznie poniżej średniej europejskiej i zajmujemy 4 miejsce od końca listy. „Departament Inwestycji i Nadzoru w Krajowym Zarządzie Gospodarki Wodnej - podkreśla, że magazynujemy tylko 6 proc. odpływu wody, a powinniśmy – 15 proc.” Profesor Waldemar Michna z Instytutu Ekonomiki Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej apeluje, że „oprócz małych zbiorników wodnych o objętości całkowitej do 5 mln metrów sześciennych, powinniśmy chronić tereny bagienne, torfowiska oraz obszary leśne.” Osuszanie, budowa kanałów odwadniających, wyżynanie lasów i pojedynczych drzew na skalę masową doprowadzi nas do katastrofalnego niedoboru wody w Polsce. Zaczniemy odbudowę małych zbiorników wodnych i stawów, rozrzucanych po całej Polsce. Napełnijmy zbiorniki retencyjne i poldery! Hydrologowie zwracają nam już uwagę, że mając tak mało wody powinniśmy się starać ją gromadzić podczas opadów deszczu na okresy suszy, które niestety występują coraz częściej. Budując stopnie wodne na rzekach będziemy mogli kontrolować przepływy w rzekach i nie dopuścimy do jej całkowitej utraty. Stopnie wodne pozwalają utrzymywać wodę w korycie rzeki na stałym poziomie z jednoczesnym jej magazynowaniem. Utrzymanie stałego poziomu w rzekach zabezpiecza najcenniejsze zasoby czystej wody gruntowej przed jej odpływem wraz z opadaniem poziomu wód w rzekach. Protesty ekologów przed stopniowaniem rzek są całkowicie bezpodstawne. Nawet bobry budują tamy! Mieszkańcy Afryki nie mieli tej świadomości jakie znaczenie miały; puszcze, lasy, drzewa, krzewy i trawy. Teraz jest już za późno utracili wszystko. Gromadząc wodę i sadząc lasy możemy się jeszcze uratować.

Znacznym problemem jest zanieczyszczenie wód powierzchniowych. Nagromadzenie zanieczyszczeń w rzekach po latach beztroskiego odprowadzania ścieków do rzek i jezior jest wciąż duże i niebezpieczne. Dochodzi do tego problem nagromadzenia opadów niebezpiecz-

nych dla środowiska ze szczególnym uwzględnieniem wód gruntowych, do których przenikają niebezpieczne związki. Oto kilka przykładów zauważonych w trakcie pracy w ŻnO (Żegluga na Odrze):. Od ujścia Bystrzycy w dół rzeki Odry płynęło się w mazi oleistej – były to ścieki Wrocławia wpuszczane do Odry bez oczyszczenia ich na polach irygacyjnych. Następnie w Brzegu Dolnym z Zakładu „Rokita” do Odry wpuszczano chemiczne odpady i w rzece zamiast wody mieliśmy jakieś wymieszane związki z trującymi oparami. Nie było wcale lepiej na górnej Odrze (tzw. skanalizowanej). Wszystkie miasta i miasteczka odprowadzały ścieki do Odry. Papiernia w Krapkowicach wypuszczała ścieki, po których powstawały olbrzymie ilości piany. W śluzie Rogi piana stwarzała zagrożenie dla załogi śluzujących tam barek, gdyż wysokość piany sięgała prawie 2 m., a na kombinezonie pozostawiała oślizłe brązowe ślady. Na Kanale Gliwickim zasilanie w wodę następowało poprzez system pomp oraz upustu poniżej śluzy Łabędy. Woda w rzece Kłodnica niosła bardzo dużo mułu kopalnianego, w tym był też i miał węglowy. Niemcy mieli specjalne odstojniki, w których odzyskiwano miał węglowy a następnie robiono brykiety do opalania mieszkań. Niestety po wojnie zaniechano oczyszczania wody w rzece Kłodnica, którą wpuszczono bezpośrednio do kanału co spowodowało jego zamulenie. I tak Kanał Gliwicki o głębokości 4 m. stopniowo, w ciągu kilku lat uległ zamuleniu, gdzie obecnie można ledwo przepłynąć barką o zanurzeniu 160 cm. W okolicach Blachowni Śląskiej do Kanału Gliwickiego wpuszczano ścieki chemiczne. Pływaliśmy barkami kanałem w oparach przypominających benzynę. W wodzie nie było żadnych żywych organizmów, natomiast w kontakcie z nią występowały później uczulenia a nawet uszkodzenia skóry. Sytuacja ulega stopniowej poprawie, powstały oczyszczalnie ścieków, ludzie odczuli skutki tych zanieczyszczeń i jest duże zrozumienie dla ochrony środowiska. Jednak idąc nad rzekę na spacer ze swoją ukochaną „Sunią” spotykam się z wyjątkowym śmieciarstwem rodaków – brzegi rzek i zagajniki to istne wysypiska plastikowych odpadów! Szczytem głupoty i wyjątkowego braku zrozumienia czym jest woda dla człowieka to przywiezienie śmieci i gruzu po remoncie mieszkania z ulicy Kurkowej we Wrocławiu nad rzekę Widawę. Człowiek ten wioził ok. 10 km śmieci, aby je wyrzucić nad piękną rzeką Widawą. Podobno rzeki są święte, przecież Jezus był chrzczony w rzece Jordan!

Początek tekstu dotyczy bardzo trudnego

problemu ogólnoswiatowego więc wracając na zakończenie do tematu migracji ludności zauważyłem u nas pewien brak myślenia perspektywicznego. Bronimy się bohatercko przed przyjęciem w Polsce emigrantów z Afryki i Azji. Związku z tym jesteśmy postrzegani jako mało solidarni, nieczuli na tragedię ludzką. Rzecz w tym, że ci emigranci wcale do Polski się nie wybierają, a gdy już się jakoś u nas znajdują to i tak starają się o szybki wyjazd do Skandynawii,

Wielkiej Brytanii, Niemiec czy Francji. Polska nie jest krajem docelowym dla uchodźców z Afryki czy Azji, my jesteśmy tylko krajem tranzytowym. Wydaje mi się zatem jako błędną decyzję odmowy przyjęcia uchodźców politycznych przez Polskę? Chociaż jednak największym błędem jest przyzwolenie na wycinkę lasów i drzew na tak masową skalę. Aby urósł las, to czeka się bardzo długo!

Władysław Wąsik

## Z cyklu: skąd się to wzięło?

### Ballada z filmu pt „Prawo i pięść”

Po Koncercie Finałowym 38. Przeglądu Piosenki Aktorskiej we Wrocławiu na scenie Teatru Muzycznego „Capitol” wręczono nagrody festiwalu. Decyzją Jury Konkursu Aktorskiej Interpretacji w składzie: Agata Kulesza, Maria Peszek, Krzysztof Mieszkowski, Michał Nogaś i Jan Peszek, Grand Prix 38. Przeglądu Piosenki Aktorskiej – Złotego Tukana oraz 25 tys. zł – otrzymał Marcin Januszkiewicz. Zaśpiewał „Pieśń Legionów Polskich” z tekstem Józefa Wybickiego i „Nim wstanie dzień” Agnieszki Osieckiej i Krzysztofa Komedy. (...) Nagrodę Dziennikarzy: Tukana otrzymał [również] Marcin Januszkiewicz.<sup>1</sup>

Powyższą informację – a szczególności - wybór nagrodzonych utworów, redaktor prowadzący poranną audycję wrocławskiego Radia RAM<sup>2</sup>, potraktował „lekką”. Lekceważąco odniósł się do wyboru przez zwycięzcę konkursu „Pieśni Legionów Polskich” z tekstem Józefa Wybickiego a wybór ballady „Nim wstanie dzień” Agnieszki Osieckiej i Krzysztofa Komedy nazwał „kanonem kanonów”.

### Skąd się ta ballada wzięła?

Miał nieprawdopodobny talent do komponowania chwytliwych melodii. Miał jednak specyficzny sposób pracy, o czym przekonała się Agnieszka Osiecka, gdy wspólnie tworzyli muzykę do „Prawa i pięści”:

- W zasadzie mogliśmy tę piosenkę napisać, siedząc spokojnie w domu, ale panowie reżyserzy (...) uparli się, że musimy przyjechać na plan do Torunia. (...) Krzyś był mrukiem, miał takiego małego volkswagena garbusa, bardzo typowego dla lat 60.,

i jechaliśmy sobie tym volkswaginem z Warszawy do Torunia. Szaro było, nudno było, Krzyś nie powiedział do mnie ani słowa. Ja też nie powiedziałam do niego ani słowa, bo jakże tak. Przyjechaliśmy tam, (...) ale nikt nam nie umiał wytłumaczyć, o co chodzi. (...) Wreszcie Hoffman czy Skórzewski bardzo się spiął i powiedział tak: >>Mamy dla Was pomysł. Taką napiszcie piosenkę, żeby było country i refren<<. (...) Nic z tego nie zrozumieliśmy, znowu wsiedliśmy w tego volkswagena i jechaliśmy, jechaliśmy, jechaliśmy. Strasznie nudno, wreszcie gdzieś pod Warszawą Krzyś powiedział: >>Słuchaj, ja ci coś powiem. Zrób tekst pod Okudżawę, ja zrobię muzykę pod western. I to będzie to, o co im chodzi<<”.

I miał rację, powstała bowiem ballada „Nim wstanie dzień”, która w mistrzowskiej interpretacji Edmunda Fettinga weszła do kanonu polskiej muzyki.<sup>3</sup>

A w interpretacji Marcina Januszkiewicza stając się nawet „kanonem kanonów”!!! - w opinii redaktora prowadzącego poranną audycję wrocławskiego Radia RAM. I słusznie. Tylko dlaczego w głosie pana redaktora tej porannej audycji radiowej, słuchacze słyszeli ten lekceważący ton? Zastanawia się jeden z nich -

Kpt „Nemo”

#### (Footnotes)

<sup>1</sup> <http://ppa.wroclaw.pl/nagrody-38ppa/>

<sup>2</sup> Radio RAM (Wrocław), audycja poranna, 01.04.2017 r.

<sup>3</sup> Sławomir Koper, „Komedia i film”, „Historia wiecznie żywa”, „Fioletony – historia”, „Do Rzeczy”, nr 10/2017, str. 79

Korespondencje prosimy kierować na adres:

H/P „Nadbór”, Górny awanport śluży Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27  
e-mail [nadbtor@fomt.pl](mailto:nadbtor@fomt.pl); [www.fomt.pl](http://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.