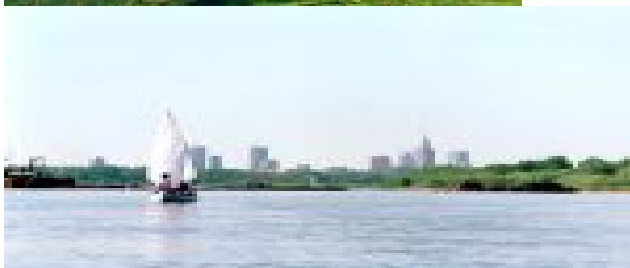


**Rzeki muszą być dobrem całego narodu** a nie wyłącznie ekologów - niektóre z nich mają służyć podnoszeniu dobrobytu naszego kraju przez tani transport, tanią energię, wzrost zasobów wody słodkiej i walorów krajobrazowo-przyrodniczych. To jest możliwe z poszanowaniem wymogów dbania o przyrodę. Mówią o tym odnośne dokumenty unijne jako wytyczne do dyrektyw.

Na wolne dni polecem gorąco artykuł **Pana kapitana ż.s. Andrzeja Podgórskiego**.



**"Dzika" Wisła: skarb czy rozrzutność?**

Wbrew głośzonym przez niektórych tzw. ekologów Wisła nie jest ostatnią dziką rzeką lecz pierwszą zdziczałą rzeką w Europie. To nie jest to samo i nie jest to bynajmniej powód do dumy. Nie stała się przez to ani czystsza ani bogatsza w życie biologiczne a straciła niezaprzeczalny walor kulturotwórczy i gospodarczy jakim jest arteria transportowa łącząca tak wiele regionów naszego kraju.

W drugiej połowie XV wieku Polska była jednym z poważniejszych eksporterów żywności i surowców dla szybko rozwijających się ośrodków rzemieślniczo - handlowych w zachodniej Europie. Portem wylotowym dla towarów polskich był Gdańsk. Po zakończeniu wojny trzynastoletniej Wisła była przez długie lata główną polską arterią komunikacyjną. Jeszcze w XVII wieku Wisła miała większe znaczenie transportowe niż Ren, który osiągnął europejski prymat dopiero w roku 1830 a więc dwa wieki później.

Wisła po rozbiorach znalazła się w trzech zaborach i w każdym z nich dokonywano prac regulacyjnych aby służyła transportowi. Najlepiej te prace wykonano w zaborze pruskim (dolna Wisła) i austriackim (górną Wisła) najgorzej w rosyjskim i stąd środkowy bieg Wisły jest dziś najgorszy pod względem żegludowym i najszybciej zdziczał. Należy pamiętać, że raz podjętej ingerencji w rzekę nie można bez katastrofalnych skutków zaniechać a wieloletnie zaniedbania współczesne - datujące się od tzw "Zemsty Jaroszewicza" aż po czas transformacji ustrojowej w 1989 i politykę kolejnych rządów - doprowadziły Wiślany Szlak Żeglowny oraz bezpieczeństwo powodziowe nadrzecza do ruiny.

Cóż takiego ta "Zemsta Jaroszewicza"? Była to decyzja ówczesnego premiera w rządzie Gierka o likwidacji bardzo dobrze działającego (najlepszego chyba w Europie) Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej. Powodem była odmowa Prezesa tegoż urzędu dla lokalizacji Huty Katowice. Przez likwidację CUGW całkowicie zaprzestano prac związanych z normalnym utrzymaniem szlaku żeglownego (nie tylko zresztą na Wiśle ale na wszystkich żeglownych rzekach Polski), zaniechano utrzymania porządku w międzywalu i w tzw. trasie regulacyjnej. Upadła także realizacja Kaskady Dolnej Wisły, czyli kolejnych po Włocławku stopni wodnych. Miały one służyć nie tylko żegludze ale przede wszystkim hydroenergetyce i zabezpieczeniu przeciwpowodziowemu.

Przejęcie gospodarki na zbiornikach retencyjnych przez Ministerstwo Środowiska, ustanowienie na sztucznych przecież akwenach obszarów "NATURA 2000" i podporządkowanie zarządzania zasobami wody w tych zbiornikach cykлом rozwojowym ptaków doprowadziło nie tylko do częstszych powodzi ale do o wiele cięższych w skutkach niż powódź okresów suszy.

Doświadczaliśmy tego w tym roku na wszystkich rzekach w Polsce - z wyjątkiem uregulowanego i zestopniowanego odcinka Odry od Koźła do Brzegu Dolnego, gdzie piętrzenie na ponad 20 stopniach wodnych wydatnie suszę złagodziło, na czym skorzystało nie tylko społeczeństwo ale i fauna od wody zależna. Gdyby tak było na Wiśle - nie trzeba byłoby przegradzać koryta w celu uzyskania dostępu do wody technologicznej dla tego czy innego zakładu energetycznego. Przez zdziczenie rzeki i zarastanie jej brzegów przez zwykłe chwasty, jakimi są wierzbowe samosiewy - zmniejszyła się diametralnie tzw. retencja własna koryta. Rzeka jest po prostu coraz węższa i coraz płytsza. Nic dziwnego, że nawet niewielkie wezbranie zamiast mieścić się w korycie skutkuje zalaniem terenów przyległych.

Budowa brzegowych budowli regulacyjnych (tzw. główek i opasek) oraz budowa niewysokich stopni wodnych piętrzących rzekę jest po prostu najbardziej ekologicznym sposobem stabilizacji koryta. Podobnie postępują bobry. Nie ma to nic wspólnego z betonowaniem rzeki i nie wiem dlaczego eko-aktywistom tak zależy na wmawianiu tego społeczeństwu. Chcą własne nieuctwo szeroko rozpropagować? Raz wmawiają nam, że Ren to największy, betonowy ściek Europy a innym razem, że jest w całości zrenaturyzowany. Jak jest w rzeczywistości? Wystarczy spojrzeć na Łabę, Ren, Mozę, Dunaj ale osobiście a nie - jak większość "eko-bojowników" - oglądając zdjęcia satelitarne aby zobaczyć, że tam betonu ani-ani a przyrody w rozkwicie pełno. Ren jest rzeczywiście rzeką, gdzie antropopresja jest wyraźnie widoczna, ale nie spowodowało to zaniku życia biologicznego. Są ryby, ptaki, malownicze winnice i przepiękne krajobrazy a woda jest czystsza niż w Wiśle (kliknij w dołączone zdjęcie Renu).

Podnoszone przez tzw. ekologów nieprawdziwych argumentów o "dzikiej Wiśle", przytaczanie całkowicie wyssanych z palca dowodów o renaturyzacji Renu i innych rzek niemieckich jest zwykłym robieniem - nomen omen - wody z mózgu. Ma to utwierdzić społeczeństwo w przekonaniu, że Niemcy zrenaturyzowali już Ren i wszystkie swoje pozostałe rzeki, rozebrali umocnienia brzegowe i wały przeciwpowodziowe oraz z powrotem kopią meandry w miejsce prostych odcinków. A my powinniśmy posłuchać tzw. "ekologów" i zrobić to samo.

W 2002 r. uchwalono rzeczywiście program "Żywy Ren - rzeka tysiąca wysp", który przewiduje realizację 15 projektów modelowych na terenie Republiki Federalnej, zmierzających do rewitalizacji (renaturyzacji) brzegów tej rzeki. Przedsięwzięcie obejmuje usunięcie umocnień brzegowych na łącznej długości ponad trzech kilometrów, przez co rzeka nie tylko może w wyznaczonych miejscach wykraczać poza koryto, zmniejszając ryzyko niebezpiecznego spiętrzenia, ale staje się także atrakcyjniejsza pod względem rekreacyjnym.

Jest rzeczą bezsporną, że pogląd niemieckich fachowców od gospodarowania wodami śródlądowymi zmienił się wraz ze wzrostem znaczenia ochrony przyrody, ale przytaczanie (jako

przykładu renaturyzacji) zrealizowania w Niemczech 15 projektów, w wyniku których nastąpiła rozbiórka umocnień brzegowych na odcinku trzech (sic!) kilometrów Renu w stosunku do 1233 km jego długości (865 w Niemczech) jest śmieszne. Na dodatek zrobiono to poza głównym korytem wykorzystywanym do żeglugi.

My mamy dużo więcej "zrenaturyzowanych" (czytaj: zaniedbanych i zdziczałych) odcinków na własnych - niby-żeglownych rzekach. Czy oznacza to, że jesteśmy lepsi od Niemców? Nie, a prawdziwym skarbem Renu jest raczej nieskrępowana żegluga przynosząca olbrzymie korzyści środowisku (o kilkadziesiąt procent mniej masy towarowej na drogach kołowych krajów nadreńskich a co za tym idzie mniej CO<sub>2</sub>, mniej hałasu) i społeczeństwu (mniejsze koszty transportu i wytwarzania dóbr i przez to większa konkurencyjność gospodarki, czyste powietrze, woda i ziemia). Nie jesteśmy krajem, który powinien te zalety lekceważyć - nie stać nas na taką rozrzutność. Mamy jeden z najgorszych w Europie bilans wody słodkiej a marnujemy ją w sposób skandaliczny. Zamiast magazynować w zbiornikach jak największą jej ilość - budujemy za ciężkie kredyty "suche poldery" i nie bierzemy pod uwagę, że rozwój sieci dróg wodnych to także polepszenie tego bilansu oraz lepsza ochrona przed powodzią i suszą.

kpt. ż.s. Andrzej Podgórski