

LOGICZNIEMO czy... EKO-logicznie?

Rzeki i inne akweny śródlądowe są dobrem ogólnym - nie są własnością polityków, ekologów czy pseudo-ekologów lecz nas wszystkich! Wszyscy chcemy mieć do nich nieskrępowany dostęp, prowadzić różnorodną działalność związaną z wodą oraz wypoczywać na niej i nad nią. Nasi reprezentanci w samorządach, sejmie i rządzie muszą więc brać pod uwagę interesy swoich wyborców na równi z interesami innych gatunków zamieszkujących określony obszar. Takie jest przesłanie zrównoważonego rozwoju.

Rzeki też od zarania stanowiły oś rozwoju kulturalnego i gospodarczego regionów, stanowiły formę komunikowania i przenikania się kultur różnych społeczności, plemion, narodów. Transport wodny - najtańsza i najczystsza ekologicznie forma transportu wewnątrz ładu - rozwijana była przez wieki z powodzeniem i rozwija się ją nadal w całej Europie na zachód i wschód od Polski. Dlaczego więc usiłuje się społeczeństwu polskiemu wmówić, że było i jest inaczej?

Jak wyliczono - bezpośrednio nad Odrą i Wisłą mieszka blisko 12 mln Polaków. Wliczając do tego rachunku inne rzeki i jeziora okaże się, że niemal połowa ludności Polski mieszka w bezpośrednim sąsiedztwie wód śródlądowych. Ograniczanie czy wręcz uniemożliwianie swobodnej działalności człowieka wzdłuż dolin rzecznych narusza część istotne, życiowe warunki gatunku nie mniej ważnego niż ryby, gady, płazy, ptaki, owady, bezkręgowce itd.

Kosztom społeczeństwa

Zdominowane przez pseudo-ekologów urzędy państwowe odpowiedzialne za gospodarowanie wodami śródlądowymi zachowują się tak, jakby w całym kraju odbywało się wielkie „sprzątanie pod wyprzedaz”, a jedynymi mieszkańcami Polski mają pozostać zwierzęta i rośliny. Ta chęć przypodobania się obcym, niepolskim interesom kosztem jak najbardziej polskiego społeczeństwa jest nie do zaakceptowania i taka po-

lityka gospodarowania wodami, jaką prowadziło dotychczas Ministerstwo Środowiska pod dyktando organizacji pseudo-ekologicznych jest sprzeczna z ideą zrównoważonego rozwoju.

Co gorsza - ekosystemy ziemno-wodne stworzone ręką człowieka - takie jak miliarki i wielkopolskie stawy karpiove - włączane są teraz do obszarów „Natura-2000” uniemożliwiając ich właścicielom inwestowanie i normalne eksploatowanie akwenów, które stworzyli. Są to na dodatek tacy użytkownicy wód, którzy swoją działalnością przyczyniają się do małej retencji i oczyszczania cieków przez gromadzenie i mineralizację osadów. Dotyczy to także małych młynów i elektrowni wodnych oraz piętrzeń dla żeglugi. Żegluga poprzez wywołanie ruchem śrub napędowych efektu napowietrzania wody przynosi - wbrew twierdzeniom „zielonych” - więcej pożytku niż szkód. Wysokie wymagania techniczne i sanitarne stawiane współczesnym statkom całkowicie eliminują jakiegokolwiek zanieczyszczenie wody produktami ropopochodnymi czy fekaliami.

Poprawianie geometrii koryta rzeki w celu uprawiania żeglugi, oczyszczanie go z nadmiernie rozwijającej się roślinności (głównie na Noteci i Warcie), powalonych pni i innych przeszkód przyczynia się także do sprawniejszego spływu wezbrań latem, a lodów zimą. Aż nadto dobitnie wieloletnie zaniedbania obnażyła tegoroczna zima - przecząca jakby „teorii globalnego

ocieplenia” - najchętniej używanego straszaka niektórych wojujących ekologów. Obfite zalodzenie większości polskich rzek generuje niebezpieczeństwo powodzi zatorowych, a powalone pnie, zniszczone umocnienia brzegów i zaniedbana, zdezastowana zabudowa hydrotechniczna to niebezpieczeństwo powiększają. Z roku na rok jest i będzie coraz gorzej, jeśli w końcu nie powstrzymamy dalszego przekraczania cienkiej linii pomiędzy dbałością o środowisko, a zdrowym rozsądkiem i instynktem samozachowawczym. Nie przesiedlimy przecież połowy ludności Polski w inne miejsca.

To wszystko są argumenty logiczne. A jakie są te eko-logiczne?

Wielokrotnie w mediach słyszymy taki slogan: - Wisła to ostatnia dzika rzeka w Europie! Stwierdzenie to jest oczywistym kłamstwem, preparowanym przez ekofilów na poparcie ich pseudo-troski o środowisko i ku wygodzie urzędników. Wisła jest bowiem nie ostatnią dziką ale pierwszą zdziczałą rzeką w Europie i nie jest to bynajmniej powód do dumy, gdyż dowodzi jedynie tego, iż nie potrafimy należycie dbać o spuściznę cywilizacyjną wielu pokoleń Europejczyków. Wisła przez jej zdziczenie nie stała się automatycznie rzeką naturalną i czystą, a najwięcej ścieków pompuje w nią nasza stolica - siedziba rządu i... Ministerstwa Środowiska.

Pod hasłami renaturyzacji rzek skrywane jest najczęściej pospolite nieróbstwo i swoiste usprawiedliwianie braku dbałości nie tylko o prawidłowe gospodarowanie zasobami wody słodkiej, ale też o bezpieczeństwo mieszkających nad rzekami ludzi, ochronę ich siedzib i miejsc pracy. Dowodem skrajnego „rozdwojenia jaźni” pseudo-ekologów jest zbiornik Elektrowni Niedzica w Czorsztynie, któ-



rego budowę - jako rzekome zagrożenie dla środowiska - pikietowały bojówki „zielonych”, a teraz obejmuje się go ochroną w ramach programu „Natura-2000”.



Zaś przykładem jawnego terroryzmu pseudo-ekologów jest budowa stopnia wodnego Malczyce - po raz kolejny wstrzymana tym razem z powodu niedostosowania stopnia do... wędrowek wielkich jesiotrów. Ludzi mających odnieść różnoraką korzyść z powstania tego stopnia i czekających kilkanaście już lat na finał budowy jest kilka milionów - jesiotria nie ma ani jednego... Koszty budowy tego stopnia przekroczyły już koszty wznoszenia podobnych budowli w Niemczech - o czasie trwania budowy już lepiej nie wspominać. Placimy za to my - naród, a nie jesiotry. Mówmy więc głośno: „tak” ochronie środowiska, ale stanowczo „nie” eko-terrorystom!

Oczekujemy stanowczych działań

Spółeczność skupiona wokół redagowanego przeze mnie portalu „Żegluga śródlądowa wczoraj, dziś, jutro” w znakomitej większości składa się z entuzjastów żeglugi śródlądowej, a nie zawodowych marynarzy. Członkowie tej wirtualnej załogi mają jednak świadomość, że bez dróg wodnych z odpowiednią infrastrukturą stworzoną dla żeglugi zawodowej nie będzie prawdziwej turystyki wodnej i rekreacji okołowodnej. Potrzebne są czyste brzegi i czysta woda, ale nie mniej potrzebna jest możliwość zaplanowania trasy wodniackiej włóczęgi wraz z odpowiednimi miejscami na postój i wypoczynek nad wodą. Potrzebny jest zawsze zaciszny port z możliwością zatankowania wody i paliwa, oddania nieczystości, naładowania baterii. Próbuje przyciągnąć do Polski turystów-wodniaków z Europy - mamiać ich różnymi e-trasami, ale zapominamy, że na brzegach

polskich rzek brak jest nie tylko możliwości zatankowania wody, paliwa, doładowania akumulatorów, ale nawet sanitariatów i kubłów na śmieci. Słuzą na tych e-trasach jeśli już mają jakąś obsadę to z kolei są nieczynne po południu, w weekendy, w sianokosy, w żniwa, w wykopki...

Oczekujemy od rządu i samorządu stanowczych działań mających na celu ochronę pozostałej infrastruktury żegludowej i doprowadzenia jej do stanu sprzed - wstyd się przyznać - wolnej Polski. Trzydzieści ostatnich lat doprowadziło bowiem polskie drogi wodne do kompletnej ruiny i trudno ten stan nazwać renaturyzacją rzek: w gnijącej, nadmiernej wybujałej wskutek nawozowych ścieków roślinności wodnej zdychają ryby z powodu tzw. przyduchy (Bug, Narew). Zaniedbane urządzenia, rozkradzione prze-



zostawione koryta drzewa i zwykłe śmieci powodują lokalne podtopienia nawet w okresach suszy (Górna Noteć).

Dlatego z całą siłą przeciwstawić się należy próbom dalszego dewastowania wciąż istniejącej infrastruktury przynależącej do dróg wodnych, a mogącej służyć zarówno zawodowej żegludzie transportowej jak i turystyce wodnej oraz rekreacji. Zniszczono już wiele portów, postojowisk i przystani - istnieją zakusy na „zagospodarowanie” Portu Miejskiego we Wroc-

ławiu, który tym samym podzieliłby los zburzonego dwa lata temu Portu Popowice. W zamian buduje się w centrum „dekoracyjną” marinę, do której nie można będzie dopłynąć jeśli cała, unikalna w skali kraju i Europy Wrocławski Węzeł Wodny nie stanie się nominalnie drogą wodną. A przecież do tego potrzebny jest jedynie podpis urzędnika no i przyjęcie przez administrację wodną obowiązku utrzymania jej w stanie zgodnym ze standardami.

Wszystko to dzieje się w mieście niegdyś określanym mianem stolicy żeglugi śródlądowej. Parafrazując więc hasło odbywającego się w lutym we Wrocławiu festiwalu piosenki żeglarskiej „Wrocław żąda dostępu do morza!” - żądamy dostępu do rzek i zaprzestania traktowania ich jak prywatnego folwarku garstki urzędników zasłaniających się garstką ekofilów. To nie jest reprezentacja czterdziestomilionowego społeczeństwa, które samo, oddolnie podejmuje inicjatywy zmierzające do rewitalizacji szlaków żegludgi rzecznej. Przykłady Nowej Soli i innych

lubuskich miast nadodrzańskich, przykład Niepołomic nad Wisłą walczących od kilku lat o budowę kolejnych stopni Kaskady Górnej Wisły - także w celu ratowania wysychającej Puszczy Niepołomickiej - pokazują doskonale różnicę w myśleniu logicznym i eko-logicznym.

Kpt. ż.s. **Andrzej Podgórski**
Dyr. Ds. programowych
Stowarzyszenia „Teraz Odra”
Redaktor naczelny portalu
„Żegluga śródlądowa wczoraj, dziś, jutro”