

Warszawa, 21 listopada 2018 r.

Protokół szóstego posiedzenia Parlamentarnego Zespołu Rozwoju Dróg Wodnych

Posiedzenie Parlamentarnego Zespołu Rozwoju Dróg Wodnych poprzedziło otwarcie wystawy „Liga Morska i Rzeczna w przededniu 100-lecia, czyli «Trzymajmy się morza!»”. Wicemarszałek Senatu, Maria Koc podkreśliła rolę Ligi w uświadamianiu polskiemu społeczeństwu korzyści płynących z dostępu do morza dla rozwoju kraju oraz w zabieganiu o budowę portu w Gdyni. Przewodniczący Zespołu, senator Jerzy Wcisła zachęcił do zapoznania się z wystawą, prezentującą historię Ligi od początku jej istnienia po dzień dzisiejszy i jej działalność na rzecz rewitalizacji dróg wodnych w Polsce. Wspomniał, iż Zespół zabiega o to, by Senat rok 2019 ogłosił Rokiem Ligi Morskiej i Rzecznej, w 100-lecie jej istnienia.

W trakcie posiedzenia wygłoszono referaty, prezentujące historię Ligi Morskiej i Rzecznej – organizacji działającej pod różnymi nazwami od 1918 roku.

Prof. Marian Marek Drozdowski, honorowy Członek Ligi Morskiej i Rzecznej, zaprezentował historię organizacji od 1918 do 1939 r. W roku 1918 powołane zostało Stowarzyszenie Pracowników na Polu Rozwoju Żeglugi „Bandera Polska”, którego celem było opracowanie zasad rozwoju żeglugi i portów, wyznaczenie kierunku rozwoju żeglugi śródlądowej i morskiej, przeprowadzenie szkoleń zawodowych dla pracowników żeglugi, ustalenie terminologii morskiej i żeglugowej, a także popularyzowanie idei żeglugi i sportów wodnych. Stowarzyszenie skupiało doświadczonych oficerów marynarki wojennej i handlowej, inżynierów, budowniczych statków i portów. Współpracowało z władzami II RP i Naczelnikiem Państwa Józefem Piłsudskim. W 1919 r. Stowarzyszenie przekształciło się w Towarzystwo Liga Żeglugi Polskiej, które wniosło aktywny wkład w tworzenie przepisów prawa morskiego i żeglugowego oraz w utworzenie szkoły dla marynarzy. Członkowie Ligi wzięli udział w uroczystych Zaślubinach Polski z Morzem 10 lutego 1920 r. Prezes Zarządu Ligi, kontradmirał Kazimierz Porębski mianowany został Dowódcą Obrony Rzecznej. Na skutek usilnych zabiegów organizacji, we wrześniu 1922 roku Sejm RP podjął uchwałę o budowie portu handlowego w Gdyni. W roku 1924 Stowarzyszenie ponownie zmieniło nazwę. Wśród członków Ligi Morskiej i Rzecznej znaleźli się m.in. wiceadmirał Kazimierz Porębski, generał Mariusz Zaruski czy pisarz Stefan Żeromski. Liga miała istotny wkład w rozwój polskiej gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej oraz propagowanie turystyki wodnej. Wydawała czasopisma, zbierała fundusze na dozbieranie marynarki. Po przekształceniu w 1930 roku Ligi Morskiej i Rzecznej w Ligę Morską i Kolonialną podjęto szereg ważnych działań, takich jak przedstawienie memoriału dotyczącego rozbudowy marynarki wojennej czy budowy w polskiej stoczni okrętu podwodnego. Prowadzono też rozmowy

w sprawie udziału w administrowaniu niektórymi koloniami w Afryce. W roku 1939 Liga była jedną z największych organizacji społecznych, liczyła blisko milion członków i miała swoje oddziały poza granicami Polski. Warto wspomnieć, iż wśród honorowych członków organizacji znaleźli się marszałek Józef Piłsudski, prezydenci – Stanisław Wojciechowski i Ignacy Mościcki, premier Ignacy Paderewski, marszałek Edward Rydz-Śmigły, wicepremier Eugeniusz Kwiatkowski czy generał Kazimierz Sosnkowski. Mówiło się, że Liga miała odwagę mówienia prawdy. To jej członkowie wskazywali, że morze nie jest dane raz na zawsze, i że trzeba podejmować takie działania, by utrzymać dostęp do niego. W czasie II wojny światowej działacze Ligi aktywnie uczestniczyli w obronie kraju, wielu z nich zamordowanych zostało w Katyniu lub zginęło w łagrach sowieckich.

Wacław L. Kowalski - wiceprezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzeczej w swoim referacie „Odrodzenie, likwidacja oraz odbudowa Ligi Morskiej i Rzeczej w latach 1944 - 2018” przedstawił powojenne losy organizacji. Pod koniec 1944 roku rozpoczęły się prace nad powołaniem i odbudowaniem struktur Ligi Morskiej. 9 lat później, w roku 1953, liczba jej członków przekroczyła pół miliona. Wśród nich przeważali działacze dawnej Ligi Morskiej i Kolonialnej. Wydawano publikacje, propagowano turystykę wodną, remontowano sprzęt żeglarski. Członkowie organizacji nie chcąc poddać się naciskom politycznym, stali się bohaterami ostrych represji władz komunistycznych. Ostatecznie, w 1953 roku Liga włączona została do Ligi Przyjaciół Żołnierza, a następnie do Ligi Obrony Kraju. I tym samym przestała istnieć. Po prawie 30 latach, w roku 1981, na Kongresie Kultury Morskiej w Gdańsku podjęto uchwałę o jej reaktywowaniu. Rozpoczęto odbudowę struktur organizacji oraz aktywną promocję spraw morskich i rzecznych. W roku 1999 przywrócona została nazwa stowarzyszenia Liga Morska i Rieczna. Dziś organizacja zajmuje się promowaniem programów dotyczących rozwoju gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Zwraca uwagę na pracę z młodzieżą – zarówno w kwestii propagowania turystyki morskiej jak i zwiększania świadomości w tematyce wodnej, współpracuje z samorządami. Organizuje konferencje i seminaria oraz konkursy. Przykładami istotnych dokumentów, opracowanych przez działaczy Ligi Morskiej i Rzeczej są: *Memoriał w sprawie wód polskich* oraz *Memoriał w sprawie likwidacji zaniedbań rozwoju wodnych sektorów gospodarki w Polsce*, które to dokumenty zostały przekazane najważniejszym władzom państwowym. Liga Morska i Rieczna skupia się także na rozwijaniu świadomości morskiej społeczeństwa, propagowaniu tradycji marynarki wojennej i handlowej, działaniu na rzecz ich rozwoju oraz upowszechnianiu kultury morskiej.

Kmdr por. dr Bartłomiej Pączek przedstawił uczestnikom informację nt. roli Ligi Morskiej i Kolonialnej (i Rzeczej) w tworzeniu i rozwoju Marynarki Wojennej. Zadaniem Ligi była zmiana

sposobu myślenia Polaków o morzu. Ponieważ po odzyskaniu niepodległości brakowało własnej jasnej wizji Marynarki Wojennej, działania Ligi i jej kontakty z rządem polskim można było potraktować jako swoisty sondaż stosunku podmiotów decyzyjnych w państwie do przedstawianych programów rozwoju polskiej marynarki wojennej. Działalność Ligi na rzecz Marynarki Wojennej można było rozpatrywać w zakresie lobbingu politycznego na rzecz wsparcia finansowego dla rozbudowy szeroko rozumianego potencjału marynarki, w tym sfinansowania zakupu okrętu podwodnego, zakupu żaglowca oraz wsparcia finansowego na budowę stoczni Marynarki Wojennej, a także działalności propagandowej i popularyzatorskiej (83 audycje radiowe w latach 1935-36, 29 filmów dokumentalnych). W okresie międzywojennym 40% wydanych przez Ligę Morską i Kolonialną wydawnictw dotyczyło spraw ściśle powiązanych z marynarką wojenną lub problematyką wojennomorską. Liga była głównym organizatorem corocznych obchodów: Dni Morza, Dni Kolonialnych oraz Święta Odzyskania Dostępu do Morza.

Innymi formami wsparcia Marynarki Wojennej przez Ligę były takie inicjatywy jak lobbing idei „daniny powszechnej” na rzecz floty oraz wyodrębnienie budżetu marynarki wojennej z budżetu Ministerstwa Spraw Wojskowych, inicjatywa budowy Muzeum Marynarki Wojennej przy Muzeum Wojska Polskiego, wsparcie budowy Kościoła Garnizonowego w Gdyni, wsparcie Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej sumą 100 tys. złotych, utworzenie funduszu stypendialnego, umożliwiającego odbycie staży studenckich z zakresu budownictwa okrętowego, dzięki któremu w latach 1937 - 1938 siedmiu polskich studentów odbyło staż w stoczniach angielskich. Liga czyniła też starania o przyspieszenie budowy radiostacji w Gdyni. Można więc śmiało stwierdzić, że działalność Ligi miała ogromne przełożenie na kształt i funkcjonowanie polskiej marynarki wojennej.

Maciej Brzozowski przedstawił założenia Projektu EMMA, zajmującego się zwiększeniem mobilności towarów i logistyki w Regionie Morza Bałtyckiego poprzez wzmocnienie transportu śródlądowego i morskiego oraz promocją nowych międzynarodowych usług żeglugowych. Rolą projektu jest aktywizacja polskich dróg wodnych. W ramach projektu prowadzone są akcje pilotażowe, demonstrujące możliwości i wykonalność przewozów w ramach żeglugi śródlądowej. Projekt koncentruje się na takich obszarach jak projekty pilotażowe, stworzenie wspólnego frontu wielu organizacji, przygotowanie propozycji strategii rozwoju dla branży wodnej. Każde z państw partnerskich zaangażowane jest w konkretny projekt pilotażowy. Niemcy na przykład przygotowują cyfrową mapę z informacją uzupełniającą na wodach śródlądowych, Szwecja organizuje przejęcie przez żeglugę śródlądową wybranych przewozów drogowych w rejonie jeziora Värnen. Polska część projektu dotyczyła przygotowania studium wykonalności multimodalnego terminalu lądowego w okolicy Bydgoszczy w Solcu Kujawskim i organizacji rejsu promocyjno-badawczego, mającego na celu wykazanie możliwości transportu barkami towaru z Gdańska do Warszawy.

Na konferencji w Brukseli zaprezentowany został dokument strategiczny dla wzmocnienia żeglugi śródlądowej, który następnie przekazano Komisji Europejskiej i europarlamentarzystom. W dokumencie tym poruszono takie zagadnienia jak uwzględnienie różnej charakterystyki wód śródlądowych, punkty przejścia między drogami wodnymi różnych klas i połączenia między nimi, uwzględnienie spójnej strategii rozwoju alternatywnych paliw, harmonizacja narodowych przepisów i regulacji, konieczność inwestycji dla wzmocnienia i modernizacji infrastruktury, stworzenie Europejskiej Platformy Wiedzy o Transporcie Wodnym Śródlądowym czy inteligentne i innowacyjne strategiczne projekty dla żeglugi śródlądowej.

Stanisław Wroński, pełnomocnik Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego zaprezentował działania samorządu województwa w sprawie wykorzystania potencjału gospodarczego dolnej Wisły, z udziałem i przy współpracy województw, przez które przebiegają drogi wodne E 40 i E 70. Od 2012 r. szeroko prowadzona jest akcja podnoszenia świadomości społeczeństwa w zakresie transportu śródlądowego i dróg wodnych w Polsce. Zorganizowano konferencje, warsztaty oraz rejsy. W ramach omówionego wcześniej projektu EMMA do głównych zadań Województwa Kujawsko-Pomorskiego należało: przygotowanie studium lokalizacyjnego dla platformy multimodalnej Bydgoszcz - Solec Kujawski, przygotowanie pilotażowego rejsu promocyjno-badawczego z portów morskich do centrum kraju (kwiecień 2017 r.), identyfikacja wąskich gardeł na śródlądowych drogach wodnych oraz sposobów ich ominięcia oraz opracowanie koncepcji (podręcznika technicznego) barki śródlądowej dostosowanej do specyficznych warunków nawigacyjnych w basenie Morza Bałtyckiego.

Władze województwa ponadto skupiają swoją uwagę na doprowadzeniu do zakończenia realizacji studium drogi E 70 na odcinku Odra–Wisła oraz w Kaskadzie Dolnej Wisły – na zapewnieniu bezpieczeństwa przeciwpowodziowego regionu i stopnia Włocławek, oraz na zapewnieniu wody na potrzeby rolnictwa przy coraz częściej pojawiających się okresach suszy.

W sprawach różnych Jakub Stonawski, ekspert ds. gospodarki wodnej i Programu Polska 3.0, poinformował gości posiedzenia o powołaniu do życia 26 października 2018 r. w Warszawie Porozumienia Bezpieczne Rzeki. Podpisały je organizacje społeczne i osoby, dla których ważne są: zrównoważony rozwój rzek, retencja wody, rozwój dróg wodnych w Polsce, czystość rzek, ich brzegów i wody, rozwój turystyki wodnej oraz innowacyjnych technologii.

Prezes Oddziału Warszawskiego Stowarzyszenia Marynistów Polskich, Krystyna Bachanek w swoim krótkim wystąpieniu zwróciła uwagę na rolę sztuki i artystów ją tworzących w szerzeniu edukacji wodnej, zaś armator Czesław Błocki wskazał powtarzający się problem niewłaściwego projektowania obiektów na potrzeby transportu śródlądowego.

(BSS, D.W.)