



Edward Ossowski

*prezes Zarządu,
Żegluga Bydgoska Sp. z o. o.*

WYPŁYŃMY Z PARADOKSÓW

Rozmowę prowadzi Dominik Aziewicz, dziennikarz „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”.

Dominik Aziewicz: Skąd się wzięła Żegluga Bydgoska?

Edward Ossowski: W 1920 roku powstała spółka przewożąca materiały na terenie Dolnej Wisły. Kanał Bydgoski był już czynny, a żegluga stała się motorem rozwojowym miast nadwiślańskich. W okresie międzywojennym ten rodzaj transportu był bardzo ceniony. Po wojnie Żegluga Bydgoska stała się liczącym przedsiębiorstwem państwowym. W okresie rozkwitu zatrudniała około 1200 osób. Posiadała porty w Malborku i Bydgoszczy, a także w Poznaniu na Warcie. Odbudowany został port na Noteci w Ujściu koło Piły oraz port w Krzyżu. W roku 1990 zbudowano też port w Kostrzynie, który miał być oknem na Zachód. Poza tym do Żeglugi należały trzy stocznie: w Bydgoszczy, Chełmnie i w Czarnkowie.

Działalność spółki polegała na transporcie dużych ilości węgla do Gdańska, który przyjeżdżał do nas transportem kolejowym. W Gdańsku potrzebna była bowiem taka jego ilość, że same pociągi nie były w stanie go obsłużyć. Tam odbywał się rozładunek, a w drugą stronę barki wracały z rudą żelaza. Oprócz Żeglugi Bydgoskiej działała Żegluga Warszawska i Żegluga Gdańska, a na Górnej Wiśle – Żegluga Krakowska. W latach sześćdziesiątych popyt na przewozy ładunków był tak duży, że rozważano uruchomienie żeglugi całodobowej. Później zaczęły się inwestycje we flotę. Nowe motorowe barki budowano w Płocku, mieliśmy ich ponad 100. Następnie zaczęliśmy wprowadzać barki pchane. Tak zwany pchacz formował zestaw, w skład którego wchodziły dwie lub cztery barki, co zwiększało opłacalność przewozów.

Jak zmieniła się żegluga po zbudowaniu stopnia wodnego we Włocławku?

Pojawił się wtedy duży problem, gdyż zaprzestano budowy kolejnych stopni. Ten włocławski pracował w tzw. systemie szczytowym dla energetyki. Czyli raz spuszczał 500 m³ wody na sekundę, a innym razem było to 2000 m³. Nie wiedzieliśmy przez to, kiedy stan wody będzie odpowiedni do bezpiecznego uprawiania żeglugi na Wiśle. Co więcej, jego wahania spowodowały, że ostrogi boczne zostały zniszczone. Nastąpiła tzw. erozja boczna i Wisła zrobiła się szeroka. Za szeroka. Nurt rzeki po prostu wymywał brzegi, a to odbiło się na głębokości rzeki. W efekcie nie mogliśmy już wykorzystywać pełnej ładowności naszych statków. Działalność na Wiśle robiła się coraz mniej opłacalna, więc skierowaliśmy się w stronę Europy Zachodniej. Na terenie Belgii czy Niemiec drogi wodne były

regularnie modernizowane, a ładowność statków była wykorzystywana w 100%, więc operowanie tam było dla nas po prostu opłacalne.

Budowa pierwszego stopnia kaskady zrobiła więc więcej złego niż dobrego?

W kwestii transportu na pewno tak. Głównie z uwagi na to, że nie wybudowano następnych stopni. Kolejnym miał być stopień wyrównawczy w Ciechocinku. Jego istnienie umożliwiłoby regulowanie przepływu wody, dzięki czemu nie doszłoby do takiej dewastacji koryta rzeki. Nie był to jednak jedyny grzech zaniedbania. Zaprzestano także remontów główek i innych urządzeń na Wiśle. Rzeka została tak zde-

wastowana, że operowanie tutaj już się nie kalkulowało. Żegluga Warszawska upadła, Żegluga Krakowska została bardzo mocno ograniczona, zaś Żegluga Gdańska skoncentrowała się na przewozie pasażerów. My zdywersyfikowaliśmy nasze działania. Jak wcześniej wspomniałem, zaczęliśmy pływać

Budowa stopnia wodnego we Włocławku oznaczała kres transportu wodnego na dolnym odcinku Wisły. Rzeka stała się zbyt płytka, by uprawiać na niej żeglugę. Skierowaliśmy się więc do Europy Zachodniej, gdzie drogi wodne są uregulowane i modernizowane. To było po prostu opłacalne.

na Zachód. Połączyliśmy się z Odratrans i dzisiaj jesteśmy częścią silnej grupy kapitałowej OT Logistics, największego operatora w Unii Europejskiej. W ostatnim okresie pozyskał on spółkę C.Hartwig Gdynia. Ma tam terminal kontenerowy i aż się prosi, aby te kontenery przewozić drogą śródlądową.

Czy wówczas żegluga wiślana odzyskałaby dawny blask?

Tak, tylko że na większą skalę. Mamy odpowiednie doświadczenie, żeby to zrobić. Proces ten wymaga jednak generalnej modernizacji Wisły. Trzeba przyjąć konwencję AGN, w której opisane są trzy międzynarodowe drogi wodne: E40 przez Wisłę

aż do Morza Czarnego, E70 z Kaliningradu przez Wisłę aż do Amsterdamu oraz E30 przez Odrę do Dunaju. Na jej bazie mogłaby powstać narodowa strategia i program inwestycyjny. Wtedy wiadomo byłoby np. jakie muszą być prześwity budowanych mostów, aby nie blokowały możliwości transportu drogą wodną różnego rodzaju ładunków.

Co zatem stoi na przeszkodzie?

Z jednej strony brak woli politycznej, a z drugiej chyba brak wyobraźni. A może zwykła nieświadomość? Być może też nasze lobby jest za słabe. Uregulowana Wisła to przecież zabezpieczenie przed powodzią, mniejsze bezrobocie, tania energia, rozwój turystyki i ekologiczny transport. Jedna barka pchana typu BP-800 może załadować około 800 ton, czyli tyle co 40 TIR-ów. A jeden pchacz ma taką samą emisję CO₂ co 1 ciągnik siodłowy! Ekolodzy nie biorą tego pod uwagę, choć powinni.

Uważam też, że Polska popełniła bardzo duży błąd wprowadzając do „Natury 2000” dorzecza Wisły i Odry. Ostrzegaliśmy, że znacznie wyhamuje to rozwój dróg wodnych w naszym kraju. Nie zgadzam się z tezą, że ich powstawanie jest niekorzystne dla środowiska. Te drogi wodne były już kiedyś zmodernizowane i użytkowane. Rzeka od dawna nie jest zatem dziewicza, a jeżeli nie podejmiemy inwestycji to straty ekologiczne będą olbrzymie! Dowodem na to jest Włocławek, który jest osadnikiem oczyszczającym wpływającą do niego z góry wodę. Wypływająca woda ma np. znacznie poprawione parametry chemiczne. W okolicy jest więcej ptactwa i ryb niż kiedykolwiek. Pamiętam, że w latach siedemdziesiątych opowiadano, że życie tam wymrze, a stało się na odwrót.

Drogi wodne powinny znajdować się pod nadzorem ministerstwa odpowiedzialnego za infrastrukturę i transport, a nie środowisko. Być może wówczas postrzegano by Wisłę w większym stopniu jako element systemu transportowego.

Drogi wodne znajdują się pod nadzorem Ministra Środowiska, choć ja od zawsze uważam, że powinno za nie odpowiadać ministerstwo odpowiedzialne za infrastrukturę i transport. Być może wówczas postrzegano by Wisłę w większym stopniu jako element systemu transportowego. Proszę sobie pomyśleć, jak przedłużyłaby się żywotność dróg, gdyby część ładunków przenieść z TIR-ów na rzekę. Przykładów nie musimy szukać daleko. Niemcy transportują 17% towarów drogami wodnymi, a ich strategia planuje, żeby udział ten wzrósł do 30%. My trasowej żeglugi prowadzić nie możemy. Przewozimy ładunki tylko lokalnie, czyli jakieś 0,2–0,3% transportowanych towarów w skali kraju.

Na czym obecnie koncentruje się działalność Żeglugi Bydgoskiej na Wiśle?

Głównie wydobywamy piasek z dna Wisły. W ten sposób staramy się udrażniać rzekę. Gdybyśmy tego nie robili, w rejonie ujścia Brdy do Wisły pływanie byłoby już niemożliwe. W okolicach Solca Kujawskiego, Chełmna,

Świecia, Grudziądza, Nowego, Białej Góry i innych miejscach również występują piaszkowe usypiska bardzo utrudniające żeglugę. Nie ma tam nawet metra wody.

Tego typu działania również spotkały się z protestami...

Jesteśmy krytykowani za to, że niszczymy naturalne siedlisko jakichś organizmów. Nie jest to prawdą, bo ten piasek jest przecież wleczony wraz z nurtem przez rzekę. Skutki są odwrotne – udrażniając rzekę tworzymy lepsze warunki dla bytowania i spływu ryb. Poza tym płynący statek nawadnia rzekę. Nigdy natomiast nie widziałem np. ryby wkręconej w śrubę statku. Kolejna sprawa – gdy ruch na rzece był większy, to nie zarastała ona tak

Niedawno w Sejmie odbyła się konferencja dotycząca drogi wodnej E40. Niestety, nie pofatygował się na nią żaden reprezentant rządu. To też jest poważny problem. Na debaty przychodzą głównie przekonani, a inni nie chcą słuchać argumentów.

bardzo jak teraz. Dziś zmienia się ona w bagno, nurt jest wolny i dlatego zdarzają się podtopienia. Niestety, podkłada nam się kłody pod nogi i nasza nawet bardzo ograniczona działalność jest zagrożona. Pewnego dnia ktoś w Ministerstwie Środowiska może stwierdzić, że żegluga to tylko nie przynoszący żadnego pożytku truciciel i całkowicie zakazać naszej działalności...

Jakie jeszcze korzyści mogłoby przynieść kompleksowe uregulowanie rzeki?

Dokończenie kaskady oznacza zatrudnienie dla wielu ludzi, zarówno na etapie inwestycyjnym, jak i po jego zakończeniu oraz większe zabezpieczenie przeciwpowodziowe. Gdyby powstała odpowiednia wizja, moglibyśmy nawet zacząć budować statki. Rozwój infrastruktury wodnej spowodowałby

powstanie centrów logistycznych. Aktualnie takie centrum planowane jest w okolicach Solca Kujawskiego. Trasą E40 zainteresowane są również Ukraina i Białoruś. Kraje te już przygotowują swoje drogi wodne. My natomiast nie, a moglibyśmy wtedy myśleć o pływaniu aż do rejonu Morza Czarnego! Uczestniczyłem ostatnio w sejmowej konferencji dotyczącej tej drogi. Niestety, nie pofatygował się na nią żaden reprezentant rządu. To też jest poważny problem. Na debaty przychodzą głównie przekonani, a inni nie chcą słuchać argumentów. To boli.

Czy są jakieś towary, do transportu których transport wodny jest niezastąpiony?

Ostatnio wieźliśmy duże elementy do elektrociepłowni Stalowa Wola. Dwunastu barkom zajęło to ponad dwa miesiące. Skokami – jak była woda to płynęliśmy, jak jej nie było to czekaliśmy. Paradoksalnie, gdy ustępuje fala powodziowa, to poziom wody spada, a my nie możemy kontynuować rejsów powrotnych. Niewykluczone, że zostaniemy nawet do końca roku!

Ile czasu zajęłoby taki transport, gdyby rzeka była uregulowana?

Jakieś 10–14 dni. Powrót trwałby 5–6 dni, a tak płyniemy dwa miesiące i pewnie przeciągnięto się to do trzech. Gdyby rzeka była uregulowana, naprawę otworzyłyby się nowe możliwości.

O ROZMÓWCY:

Edward Ossowski jest prezesem zarządu Żeglugi Bydgoskiej Sp. z o.o. Od lat związany z branżą. Jest zaangażowany w prace podmiotów, działających w sferze poprawy jakości żeglugi śródlądowej w Polsce (m. in. Stowarzyszenia na rzecz budowy stopnia wodnego w Nieszawie, Stowarzyszenia Dorzecza Wisły „Wisła”, Związku Miast Nadnoteckich, Rady ds. Promocji Żeglugi Śródlądowej przy Ministerstwie Infrastruktury, Rady Gospodarki Wodnej przy RZGW w Poznaniu).