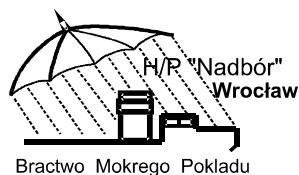


PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn Nr 167-168

Rok XV

Sierpień-wrzesień 2017

Nakład biuletynu sfinansowany przez  OT LOGISTICS

15- lecie Bractwa Mokrego Pokładu

W dniu 06.06.2002 r. odbyło się pierwsze spotkanie założycielskie Bractwa Mokrego Pokładu. Była to inicjatywa Zbigniewa Pribe i Mariana Kosickiego, w którą „ducha” włożył profesor Politechniki Wrocławskiej Stanisław Januszewski, twórca Fundacji Otwartego Muzeum Techniki.



Kmdr por. Mieczysław Wróblewski na pokładzie HP Nadbór z dziećmi uczestniczącymi w „Spotkaniach z historią”

W latach 90. ubiegłego wieku pozyskał od Odratrans, przeznaczony na złom holownik parowy Nadbór. Statek zbudowany w 1949 roku w Holandii był jednym z 13 holowników przeprowadzających do końca lat 60. XX w. barki bez napędu w rejonie Odry skanalizowanej od Koźła do Wrocławia. Po remoncie i dostosowaniu pomieszczeń do nowych zadań, profesor – pasjonat ochrony dziedzictwa przemysłowego w szerokim zakresie obejmującym m. in.: górnictwo, energetykę, architekturę przemysłową, budownictwo lądowe i wodne, gospodarkę komunalną, lotnictwo, pomyślał o ożywieniu zabytkowego statku. Uznał, że to dobre miejsce dla prowadzenia wykładów z historii techniki i archeologii przemysłowej dla studentów Politechniki Wrocławskiej, urządzenia w nadbudówce dziobowej biura Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i pracowni Biura Studiów i Dokumentacji Zabytków Techniki pod pokła-

dem. Od tej chwili holownik miał pełnić rolę statku – szkoły, statku – laboratorium i statku – muzeum, tego ostatniego w nowoczesnej, unikatowej formule muzeum dialogu publicznego. Najlepiej formule tej sprzyjałoby kształtowanie wokół Muzeum Odry fanklubu weteranów żeglugi odrzańskiej – Bractwa Mokrego Pokładu, fundamentu pod kształtowanie lobby odrzańskiego, a pamiętajmy, że w owym czasie mówienie o potrzebie utrzymania i rozwoju żeglugi odrzańskiej, a najlepszym wypadku narażało na śmieszność. Tak oto skrzyżowały się drogi kapitanów odrzańskich, stoczniowców, pracowników gospodarki wodnej z rzecznikami ochrony dziedzictwa kultury technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej. Działaniom tym do dzisiaj towarzyszy myśl uruchomienia napędu parowego jednostki i popłynięcie do Holandii, do kolebki odrzańskich „holendrów” z misją promocji dziedzictwa kultury technicznej Polski,



Jedno z pierwszych spotkań na pokładzie Nadbora

dziedzictwa wspólnego europejskiemu kręgowi kulturowemu.

W tym czasie branża żeglugi śródlądowej chyliła się ku upadkowi. Boleśnie odczuwano to we Wrocławiu. Przewozy barkami na długiej trasie do Szczecina prawie zanikły, a to z powodu chronicznego od 1945 r. braku środków na utrzymanie Odrzańskiej Drogi Wodnej, co też skutkowało katastrofalnym obniżeniem się poziomu wody poniżej stopnia wodnego Brzeg Dolny. To z powodu obniżenia się poziomu wody poniżej służby Brzeg Dolny, a czego w końcu ilustracją stał się w ślimaczym tempie budowany stopień wodny Malczyce. Starzejący się tabor był masowo złomowany, o nowych jednostkach pływających nawet nie marzono. Tej polityce towarzyszyła likwidacja stoczni odrzańskich, we Wro-



Grudniowe spotkanie na pokładzie Nadbora w 2013 roku

ławiu stoczni Zacisze i stoczni Odra, Przedsiębiorstwa Budownictwa Hydrotechnicznego „Odra 2”, Później także pochodzącego z nieprawego łóża – bo zrodzonego z prywatnej inicjatywy – Przedsiębiorstwa Budownictwa Wodnego TAN. Z dnia na dzień znikało szerokie zaplecze obsługujące żeglugę i przeładunki. W proces „zarzynania” żeglugi włączył się również samorząd miasta Wrocławia, jednym pociągnięciem pióra zlikwidował żeglugowe szkolnictwo zawodowe. Kompleks budynków ze znakomicie wyposażonymi pracownikami do nauki zawodu marynarza, stocznio-wca, ochrony środowiska, z warsztatami i statkiem szkolnym przekazano liceum ogólnokształcącemu oraz gimnazjum. Natychmiast zlikwidowały bogatą Izbę Tradycji Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej, szkoły o ponad 50-letniej tradycji.



Tadeusz Sobiegraj, Wielki Brat (2015-2017), w głębi Ryszard Majewicz w trakcie tradycyjnych spotkań fanklubu FOMT

Tworzone przez Fundację Muzeum Odry nie było wówczas wszystkim po drodze, tym bardziej, że profesor nie tylko mówił, nie tylko pisał, ale też działał, nie myśląc o politycznej poprawności, co było kłopotliwe i nie sprzyjało pozyskaniu większego wsparcia dla tego typu pomysłów. Założyciele Fundacji od lat 80. i Fundacja od 90. XX w., głośno mówili o sytuacji w branży żeglugowej. Fundacja widziała potrzebę aktywizacji wetera-



Członkowie fanklubu FOMT nie raz mobilizowali się do akcji protestacyjnej w obronie Muzeum Odry

nów żeglugi odrzańskiej, potrzebę ich głosu w sprawach Odry, żeglugi towarowej, kształcenia kadr. Pojawienie się na pokładzie Nadbora Zbigniewa Priebe i Mariana Kosickiego uznała za dar losu. Oddała im do dyspozycji statki Muzeum Odry. Stały się miejscem comiesięcznych spotkań i dojrzewania lobby, którego misją stała się promocja gospodarczego i turystycznego wykorzystania Odry, wspierania rozwoju muzealnic-

twą rzeczność, utrzymania i użytkowania zabytkowych statków odrzańskich.

Pomysł stworzenia Bractwa Mokrego Pokładu, Zbigniew Priebe upowszechnił na Zjeździe Absolwentów, prowadzonym 20 kwietnia 2002 roku z okazji 35-lecia Zespołu Szkół Zawodowych Żegluga Śródlądowej.

Inicjatywa spotkała się z aprobatą marynarzy odrzańskich i tak w czerwcu 2002 r. na HP Nadbor doszło do pierwszego spotkania grupy założycielskiej Bractwa Mokrego Pokładu – w formule fanklubu Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Uznano, że w pierwszym rzędzie skupiać będzie weteranów żegluga śródlądowej, stoczniovców, pracowników instytucji gospodarki wodnej, przedsiębiorstw hydrotechnicznych, zainteresowanych ożywieniem Odry jako drogi wodnej, problemami gospodarki wodnej, a także dziejami techniki i ochroną dziedzictwa kultury technicznej Odry oraz polskich dróg śródlądowych. Ustalono formy i zasady działania, członkostwa, projekty zadań, organizacji spotkań, sposobu wyboru władz. Wyznaczony został termin spotkań, zdecydowano, że będą się odbywały w każdy pierwszy czwartek miesiąca o godzinie 17-tej. Na kolejnym spotkaniu w lipcu zastanawiano się nad nazwą Fanklubu. Padał deszcz, pokład „Nadbora” był mokry. Do miana „Bractwa Mokrego Pokładu” był tylko krok, a wykonał go kapitan Marian Kosicki, zwracając uwagę, że pokłady statków zawsze są mokre, bo albo pada deszcz, albo bosman każe załodze myć pokład. Tak zostało z logotypem, którego motywem stał się parasol nad pokładem.

Przewodniczącym Bractwa, inaczej starszym bratem został Zbigniew Priebe, który funkcję tę pełnił do grudnia 2014 roku (od 2015 zastąpił go Tadeusz Sobiegraj, a wiosną 2017 Władysław Wąsik). Ustanowiono też honorową funkcję komodora, którą powierzono kmr por. Mieczysławowi Wróblewskiemu, weteranowi II wojny światowej, obrońcy polskiego Wybrzeża, wieloletniemu kierownikowi Inspektoratu Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu. Odszedł na wieczną wachtę 26 czerwca 2009 roku.

Bractwo Mokrego Pokładu, będąc klubem działającym w oparciu o sentymenty do przedmiotów, które przestały pełnić już tradycyjne role, a dzięki swym wartościom historycznym zyskały rangę dóbr kultury narodowej, skupia ludzi zarówno młodych, starszych, jak i w wieku emerytalnym. Wszystkim współpracownikom przyświeca dewiza: „kto kocha starość, ma młode serce”.

Nie jest to stowarzyszenie z osobowością prawną, nie ma też statutu. Jest luźnym, nieformalnym fanklubem – po prostu Bractwem.

Z czasem wyartykułowały się problemy i kierunki zainteresowań Bractwa. Na spotkaniach coraz więcej miejsca poświęcano aktualnej sytuacji żegluga na

Odrze i kondycji dróg wodnych kraju. Na tym tle dużego znaczenia nabrało przypomnienie historii rozwoju dróg wodnych i żegluga na przestrzeni wieków. Świeżych rumieńców przydają temu wspomnienia członków z przebiegu pracy zawodowej czy osobiste przeżycia, zwykle nikomu, poza ich bohaterem, nieznane, a rzucające światło na czasy, w jakich z rzekami wiązaliśmy swe życie, nie tylko zawodowe. A były to czasy ciekawe. Żegluga rozwijała się, przybywały nowe typy statków, wprowadzano nowe systemy eksploatacyjne. Stali za tym ludzie pełni pasji, oddani swojej pracy. Wielu z nich, to współpracownicy na mokrym pokładzie.

Spotkania Bractwa nabrały atrakcyjności, gdy na pozyskanym przez FOMT dźwigu pływającym „Wróblin” wygoszpodarowane zostało pomieszczenie w formie messy, która jako sala wykładowa i projekcyjna służy różnego rodzaju spotkaniom. Teraz swobodnie mogło się spotykać znacznie większe grono przyjaciół wspólnej sprawy. Teraz na spotkania zapraszano różne osobistości władzy, polityki, biznesu, ludzi ciekawych, a także takich, którzy mogą coś wniesić dla Bractwa czy Fundacji. Na pokładzie HP Nadbor od roku 2004 DP Wróblin gościli byli między innymi przedstawiciele samorządu i władz miasta Wrocławia, także w osobach Prezydenta Wrocławia Rafała Dutkiewicza i Wiceprezydentów Adama Grehla i Sławomira Najnigiera, ludzie nauki, prasy, gospodarki, armatorzy, przewoźnicy drogowi i członkowie zaprzyjaźnionego z Bractwem Klubu Lotników „Loteczka”. Dużą atrakcją było spotkanie z profesorem Janem Stańdą. Jako student Politechniki Wrocławskiej, wraz z kolegą Stefanem Ścibor-Rylskim, w 1946 r. przepłynął kajakiem z Wrocławia do Szczecina. Niezwykłość tego spływu polegała na tym, że należało mieć zezwolenie (co nie było wówczas łatwe) wojskowych władz polskich i radzieckich. Poza zwalonymi mostami i zalegającymi szlak żeglowny wrakami statków utrudniającymi spływ, dreszczu emocji dodawało kajakarzom biwakowanie na brzegach rzeki, na których zalegały jeszcze pola minowe.

W 2003 roku podjęto wydawanie biuletynu „Prosto z pokładu”, w intencji popularyzacji zagadnień związanych z żegluga, gospodarką wodną, ochroną zabytków techniki. Jego rozpowszechnianie w formie papierowej i cyfrowej przysporzyło Bractwu nowych sympatyków i członków, zamieszkałych także poza Wrocławiem i w innych regionach Polski. Nawiązane zostały kontakty ze Szczecinem, Gdańskiem, Gdynią, Elblągiem, Bydgoszczą i Warszawą. Korespondencja z Bractwami z innych ośrodków pozwoliła na poszerzenie tematyki zawartej na łamach biuletynu, podniosło jego atrakcyjność.

W sierpniu 2005 r. na pokładzie „Nadbora” zorganizowane zostało dwudniowe spotkanie sympatyków Fundacji i Bractwa. Mogliśmy poznać się osobiście, przedstawić osiągnięcia i planowane kierunki działania. Przy

okazji uczestnicy spotkania zwiedzili Wrocław – z jego najpiękniejszej strony, z wody. Spotkania takie na pewno warto powtarzać, gdyż przynoszą korzyść Bractwu, jego członkom i oczywiście zapraszanym z kraju sympatykom. Pozwalają podtrzymywać stare i nawiązywać nowe znajomości z ludźmi, którym ochrona dziedzictwa kultury technicznej, ożywienia rzek polskich, gospodarki wodnej, leży na sercu.

Obecnie biuletyn „Prosto z pokładu” liczy już 168 numerów. Zamieszczane tam materiały w głównej mierze propagują idee Otwartego Muzeum Techniki, popularyzując dzieła kultury technicznej Polski, upamiętniając polskie osiągnięcia na polu techniki. W szerokim zakresie poruszana jest też problematyka żegluga. Poczesne miejsce zajmuje przywracanie wiedzy o Odrze jako drodze wodnej. To fascynujące, jak człowiek na przestrzeni stuleci, przystosowywał jej bieg do swych potrzeb, od wykorzystania energii wody dla napędzania kół i obracania kamieni młyńskich, wpławiania w ruch urządzeń przemysłowych, po spław tratw i barek. Na tym polu szczególne miejsce redakcja biuletynu przypisuje procesom przemiany Odry w obrębie miasta Wrocławia i kształtowanie się Wrocławskiego Węzła Wodnego. Spojrzenie na Wrocławski system rozrządu wód może być znakomitą lekcją pogładową, wskazującą na różnorodne i jakże bogate relacje między rzeką, łądem i miastem a gospodarką, kulturą, życiem społecznym, transportem, rekreacją i sportami wodnymi. Związki te znaczą również zabytki Odrzańskiej Drogi Wodnej, wskażmy tylko śluzy, Mieszczańską, Piaskową i budowle hydrotechniczne Śródmiejskiego Stopnia Wodnego, stopień wodny Różanka, Rędzin, Bartoszowice czy Kanał Miejski, relikty Stadhafen i port miejski na Kleczkowie, port Ujście Oławy – ostatni z portów odrzańskich, który utrzymał oryginalne, unikatowe już formy basenu i kanału wejściowego i skarpowe nabrzeża, rodem z lat 1842–1844.

W biuletynie „Prosto z Pokładu” Fundacja Otwartego Muzeum Techniki i Bractwo Mokrego Pokładu starają się utrwaląć odrzańskie tradycje żeglugowe, przypominając czasy, kiedy na barkach pływano całymi rodzinami. Inspirowany tym tematem kapitan Janusz Fąfara i kustosz Muzeum Odry Wioletta Wrona-Gaj, na podstawie fotografii kmdr. por. Mieczysława Wróblewskiego, stworzyli wystawę zatytułowaną „Dzieci Odry”. Obrazowo przedstawia życie rodzin marynarских na barkach, zabawy dzieci w kajutach, na pokładzie i nabrzeżach portowych, które były ich podwórkiem. Większość z nich w dorosłym życiu związała się zawodowo z Odrą.

Wiele miejsca zajmuje w biuletynie budownictwo okrętowe, którego tradycje po wojnie rozwinęło we Wrocławiu Biuro Projektów Taboru Rzecznego, zwane później „Navicentrum”. Tu powstawały prototypy statków i unikatowych ich rozwiązań, unikatowych na skalę euro-

pejską. Statki tutaj projektowane budowano tak dla armatorów krajowych, a także dla Czech, Niemiec, Egiptu, Kuby i Indonezji. W biuletynie wykreowano cykl przybliżający statki projektowane we Wrocławiu. Ten przegląd myśli technicznej dla żeglugi i dróg wodnych spotkał się z dużym zainteresowaniem. Prowadził go brat Wojciech Śladkowski, konstruktor, który przybliżył nam typologię statków odrzańskich polskiej proveniencji, od prototypu pchacza z okresu narodzin systemu pchanego w Europie, do dziejów i tajników konstrukcji holowników, towarowców, lodołamaczy, aż do statków i urządzeń technicznych. Na łamach biuletynu poruszane były również aktualne problemy związane z wykorzystaniem Odry. Publikowany był cykl artykułów Ryszarda Majewicza promujący wprowadzenie na Odrę wrocławską tramwaju wodnego, dopełniającego ofertę transportu miejskiego. Władze miasta, jak na razie, nie skorzystały z tej propozycji. Wielu autorów krytycznie oceniało przebieg prac rewaloryzacyjnych Wrocławskiego Węzła Wodnego. W ich programie zabrakło miejsca dla towarowej żeglugi śródlądowej, przeładowni, miejsc cumowniczych z możliwością poboru energii, wody pitnej, oddania ścieków i nieczystości z zenn. Wciąż aktualną pozostaje sprawa stałego miejsca postojowego statków Muzeum Odry. Statki Muzeum Odry wciąż cumowane są do dąbów w górnym awanporcie służy Szczytniki i mimo wielokrotnych próśb Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, nie widać ze strony miasta woli zmiany tego stanu rzeczy, a wystarczy oddać Muzeum Odry zabytkowy port Ujście Oławy i prawy brzeg ujścia rzeki Oławy. Stworzy to bezpieczne miejsce cumowania zabytkowych jednostek i otworzy perspektywę powiększenia muzealnej kolekcji.

Pomysłodawcą biuletynu jest Stanisław Januszewski, który na jednym z wiosennych spotkań 2003 r. z udziałem Stanisława Błasiaka, twórcy Klubu Lotniczego Loteczka, zaprezentował biuletyn Loteczki, proponując, by podobne działanie podjęło Bractwo Mokrego Pokładu. Pomysł „chwycił”, a jego realizację wziął na swoje barki brat Marian Kosicki, człowiek wielkiej wiedzy, fachowiec branży żeglugi i hydrotechniki. Ukończył elbląską szkołę szturmanów, pływał w PP Żegludze na Odrze na parowcach, w tym jako kapitan na HP „Perkun” tzw. dużym holendrze. Po ukończeniu studiów hydrotechnicznych podjął pracę w „Navicentrum”. Należał do grona założycieli Bractwa Mokrego Pokładu. Odszedł na wieczną wachtę w 2007 roku, kiedy przygotowywał do druku 50 numer biuletynu. Jego felietony sygnowane były „myk” i przywoływały pamięć ludzi, którzy zapisali się w dziejach żeglugi odrzańskiej, anegdot i powiedzonek, słów które zaginęły wraz z upadkiem żeglugi parowej, żargonu odrzańskich załóg, łodziarskich tradycji. Znane są jego prace i opinie na temat rewitalizacji i organizacji turystyki wodnej, ze szczególnym uwzględnieniem Wrocław-

skiego Węzła Wodnego. W 2008 r. Fundacja opublikowała „Leksykon odrzański Mariana Kosickiego”. Pateczkę redaktora naczelnego biuletynu przejął i pełni do dzisiaj profesor Stanisław Januszewski.

Z chwilą powstania Bractwo Mokrego Pokładu włączyło się czynnie w realizację idei Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, będąc szczególnie zainteresowane odbudową napędu własnego, parowego HP Nadbor. Członkowie Bractwa utworzyli zespół d.s. rewitalizacji HP „Nadbor”, któremu przewodniczy Wojciech Śladkowski. Do pomocy ma Zbigniewa Lasotę – konstruktora, przedsiębiorcę specjalizującego się w remontach statków, Rainera Pietrasika – naukowca, praktyka, żeglarza, Rajmunda Toby – żeglugowca d.s. technicznych, Jerzego Onderkę – mechanika statkowego, który obsługiwał maszyny parowe. W prace zespołu włączyli się także Włodzimierz Choynacki – okrętowiec, handlowiec i administrator w branży, Jerzy Laska – naukowiec, praktyk, żeglarz, Ryszard Cendro – stoczniovec, elektryk, przedsiębiorca, Juliusz Chwalana – długoletni szef nadzoru technicznego we Wrocławskiej Stoczni Remontowej „Odra”. Jerzy Laska „prześwietlił” płaszcz kotła parowego, co pozwoliło określić jego przydatność do dalszej eksploatacji. Siłami studentów Politechniki Wrocławskiej kocioł został oczyszczony z kamienia i pomyślnie przeprowadzono próby ciśnieniowe kotła. W Fundacji opracowano harmonogram prac remontowych i w 2017 podjęto, czerpiąc z dotacji Gminy Wrocław, roboty stoczniove Nadbora, wymianę poszycia dna i podwodnej części kadłuba. Otworzy to drogę remontu kapitalnego kotła i kotłowni, a dalej maszyny parowej i wyposażenia maszynowni. Mamy nadzieje, że ziści się pomysł rejsu do Rotterdamu, że znajdzie się mecenas, któremu serce mocniej zabije na widok dymu z komina holownika i dobywającego się z siłowni szumu maszyny parowej. Póki co, bracia zjednoczeni w Bractwie uczestniczyli w pracach remontowych na dźwigu pływającym „Wróblin”.

Przy współudziale studentów Politechniki Wrocławskiej, Słuchaczy wykładów profesora, w dawnych pomieszczeniach załogi urządzona została na dźwigu sala wykładowa, służąca także organizacji wystaw, prelekcji, spotkań. DP „Wróblin” szybko awansował do roli siedziby Bractwa Mokrego Pokładu, stając się na wiele lat jego statkiem flagowym i miejscem ekspozycji przynoszonych przez braci drogich sercu pamiątek.

W działalności Bractwa Mokrego Pokładu za sukces poczytywana jest współpraca z Powiatowym Zespołem Szkół nr 3 w Sobótce. Na pokładach „Nadbora” i „Wróblina” przebywają często nauczyciele i uczniowie szkoły wnosząc powiew młodości i entuzjazmu. Młodzież szkoły brała udział w międzynarodowym programie Sokrates-Comenius. W jego ramach, we współpracy ze szkołami z Niemiec, Holandii i Włoch realizowała projekt pt. „Woda fundamentem życia”, którego

tematem wiodącym była „Woda przyjacielem człowieka”. Dzięki tej współpracy młodzież z Sobótki brała udział w badaniach flory i fauny w parku krajobrazowym Renu. Na swym terenie prowadziła badania składu chemicznego i właściwości źródeł masywu Ślęży. We współpracy z Fundacją i Bractwem uczniowie stworzyli album ludzi związanych z Odrą. Prace te uwieczniła publikacja broszury i płyty multimedialnej.

Od 2012 roku Fundacja Otwartego Muzeum Techniki uczestniczy w realizowanym przez gminę Wrocław programie „Szkoła w mieście”. W obiektach muzealnych i instytucjach kultury odbywają się specjalne cykle zajęć edukacyjnych. Na statkach Muzeum Odry prowadzone są zajęcia z zakresu historii techniki i gospodarki. Weterani żeglugi odrzańskiej opowiadają o pracy na barkach, zasadach uprawiania żeglugi, o przewożonych ładunkach, sposobach ładowania i wyładunku towarów. Przypominają, jak wyglądała kiedyś żegluga śródlądowa, jakie elementy hydrotechniczne ją umożliwiały i jaką jest ich kondycja dzisiaj. Mówią o ich funkcjach żeglugowych i przeciwpowodziowych.

Kapitanowie Bractwa Mokrego Pokładu włączają się również w projekty oświatowo-edukacyjne, realizowane przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki. W 2013–2014 roku współpracowali w prowadzonym przez kustosa Muzeum Odry Wioletę Wronę-Gaj projekcie pt. „Cicha woda”, osadzonym w programie „Seniorzy w akcji” Towarzystwa Inicjatyw Twórczych „ę” oraz Polsko-Amerykańską Fundację „Wolność”. Trzonem projektu były wycieczki piesze, rowerowe, kajakowe po Wrocławskim Węźle Wodnym. Seniorzy przekazywali uczniom wiedzę, a młodzież uczyła seniorów jak wprowadzać ją w przestrzeń multimedialną. Powstał blog z interaktywną mapą szlaków dziedzictwa odrzańskiego. Projekt dostarczył okazji spisania wspomnień ludzi związanych z pracą na Odrze, świadków historii, dzięki czemu zostały one utrwalone i udostępnione szerokiemu odbiorcy.

Kolejnym realizowanym w okresie od marca do grudnia 2015 r. pomysłem FOMT był projekt pt. „Kapitańskie opowieści”. Członkowie Bractwa Mokrego Pokładu, kapitanowie i pracownicy branży opowiadali swoje historie związane z pracą zawodową. Udokumentowane zostały w ten sposób dzieje żeglugi odrzańskiej, Odry, kiedyś pełnej parowców, pchaczy, barek, portów, przeładowni, stoczni, tętniących życiem i pracą. A dzieje tej żeglugi znaczyły barki płynące w dół rzeki samospławem, później nadeszła epoka holowników parowych i motorowych, systemów pchanych „kombi”, a w końcu pchaczy typu Tur, Bizon, Muflon. Wspominano o czasach rozbudowy infrastruktury na Odrze, gdy rzeką przewożono ponad 10 mln ton różnego rodzaju towarów, aż do czasu zmierzchu odrzańskiej żeglugi. Zgromadzony materiał audio-dokumentalny, jak i ikonograficzny poprzez pryzmat wspomnień przywołuje obraz świata

odpływającego w przeszłość. Projekt owocował publikacjami i znakomitą filmem dokumentalnym „Kapitańskie opowieści. Krótka historia żeglugi odrzańskiej”. Także tym projektem kierowała Wioletta Wrona-Gaj. W 2017 r. Fundacja powróciła ku jego idei, zapisując kapitańskie opowieści piórem i filmem. Narodowe Centrum Kultury MKiDN wyróżniło „Kapitańskie opowieści”, uznając, że projekt ten zasługuje na prezentację na październikowej, Ogólnopolskiej Giełdzie Projektów, w 2017 r. akcentującej kulturotwórczą rolę rzek.

W ostatnich dwóch latach szczególna uwaga Fundacji i Bractwa skupiona była na remoncie barki „Irena”. Fundacja zakupiła ją od Żeglugi Bydgoskiej w 2003 r. Stała zacumowana na Parnicy w Szczecinie. Do Wrocławia trafiła w grudniu 2004 r. i zacumowała przy statkach Muzeum Odry. Przez 10 lat czekała na zebranie

funduszy, aby wymienić przedziewiały blachy poszycia, pokładu, zmienić wygląd ładowni i przystosować je dla potrzeb interaktywnego i mobilnego muzeum odrzańskiego. Pomogły w końcu dotacje w łącznej wysokości 380 tysięcy złotych skierowane na ten cel przez Gminę Wrocław. Remontu, po wygranym przetargu, podjęła się wrocławska stocznia „Hubertus”. Prace remontowe, które nadzorował prof. Stanisław Januszewski przebiegały dość sprawnie, choć nie bezproblemowo. Dzięki zabiegom profesora „Irena” zyskała spore grono sponsorów. Ich wykaz widnieje na tablicy umieszczonej na zrębniicy w dużej ładowni barki.

Nie obyło się też bez fizycznej pracy dużej grupy wolontariatu. Listę pracujących wolontariuszy również uwieczniono na honorowej tablicy umieszczonej w ładowni dziobowej barki. Większość tych nazwisk to członkowie Bractwa Mokrego Pokładu.



Chrzest barki „Irena”, 2016

18 marca 2016 r. odbył się uroczysty chrzest „Ireny” i nastąpiło oficjalne otwarcie podwoi barki jako Centrum Kultury Odrzańskiej Muzeum Odry FOMT. Podniemy przy tym, że Fundacja rolę rodziców chrzestnych powierzyła Danucie Fąfara – dziecku Odry i Andrzejowi Sajnaga – diamentowemu inżynierowi Naczelnej Organizacji Technicznej. Od dnia chrztu spotkania Bractwa Mokrego Pokładu odbywają się już na „Irenie” i pewnie stanie się ona statkiem flagowym Bractwa, choć biorąc pod uwagę jej funkcję mobilnego elementu Muzeum Odry, będzie zmieniała miejsce swo-

jego postoju. Trzeba będzie przepraszać DP „Wróblin” i korzystać z jego pomieszczenia.

Odbudowę „Ireny”, bo warto ku temu powrócić, wieńczyło jej wyposażenie w systemy komputerowe, wystawiennicze i bogaty wachlarz multimedialny, a to dzięki wsparciu Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

Dzięki Ministerstwu możliwa okazała się również organizacja rejsów oświatowo-edukacyjnych. Pierwszy prowadzono w dniach od 1 do 14 czerwca 2016 r. na trasie Wrocław – Kędzierzyn – Koźle, drugi w dniach od



Spotkanie na barce „Irena”, 2016



Spotkanie w gospodarstwie Tadeusza Dobracińskiego, konstruktora, 2013

19 maja do 12 czerwca 2017 roku na trasie Wrocław –Kostrzyn nad Odrą. Z oferty programowej „Ireny” w 2016 i 2017 r. korzystało po ok. 10.000 osób, w tym po 5000 uczniów. Projekt rejsów ma przed sobą przyszłość. Otwiera te z drogę szerszej współpracy Fundacji z Bractwem na polu prowadzenia zajęć edukacyjnych, nie mówiąc o pracach przygotowujących barkę do rejsów. Wiele pracy i zaangażowania wnieśli tutaj m.in. kapitanowie Wojciech Kato, Stanisław Kwiecień, Zbigniew Priebe, Tadeusz Sobiegraj, Władysław Wąsik i Ireneusz Hintze.

Tradycja i spadek przeszłości nie stanowią zamkniętego rozdziału, tym bardziej, że żyją w naszej pamięci i w naszych życiorysach. To otwarta księga, w której przeszłość spogląda w przyszłość. Zawiera też niezapisane karty. Członkowie Bractwa stając na pokładzie zabyt-

kowych statków pragną, aby Odra o nich pamiętała i chcąc jej nadal służyć.

Mówiąc o piętnastoleciu Bractwa, pochylić trzeba głowy przed jego animatorami, przed wieloletnim Wielkim Bratem Zbigniewem Priebe, Wojciechem Śladkowskim, Jerzym Onderko, Witoldem Samuelem, Wojciechem Kato, profesorem Stanisławem Januszewskim, Mieczysławem Balcerkiewiczem i Anną Broniewską – ochmistrami i gospodarzami spotkań na pokładach statków Muzeum Odry FOMT, Markiem Battkiem i Wojciechem Śledzińskim od 14 lat składających „Prosto z Pokładu”. Przywołajmy też pamięć duchów opiekuńczych Bractwa, pełniących niebieską wachtę: komodora Bractwa, kmdr. por. Mieczysława Wróblewskiego i kapitana Mariana Kosickiego,

oprac. Tadeusz Sobiegraj

Wspomnienie

Dzień dobry wszystkim, witam serdecznie panie i panów profesorów naszej szkoły, zaproszonych gości, prezesa i zarząd Stowarzyszenia i dziękuję za to spotkanie. Szczególnie witam prof. którzy mnie uczyli – p. Kędzierską oraz p. Strusińskiego. Witam kolegów absolwentów i naszą jedyną rodzynek Leonardę Pasturską, którą pamiętam ze wspólnych lat szkolnych. Wspominam często Zjazd 1987, kiedy aula nie mogła pomieścić wszystkich absolwentów... na korytarzach także było bardzo duże zagęszczenie.



Pamiątkowa tablica a budynku zlikwidowanego w 2005 roku Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej. Ostatni zjazd absolwentów Wrocławskiej Szkoły Żeglugi Śródlądowej, 2017

Szkołę ukończyło ponad 9 tysięcy absolwentów, powinno być nas więcej, szczególnie młodszych roczników brakuje. Na dzisiejsze spotkanie przygotowałem wspomnienia z przełomu lat 50/60 ubiegłego wieku. Wspomnienia te związane są z zawodem, który zdobyłem w tej szkole. Gdybym się zaciął to proszę o mocne marynarskie brawa, będzie mi łatwiej mówić. Proszę o 10 minut cierpliwości jest to temat pt:

Ballada marynarsko-hyrotechniczna

Skąd się to wzięło, i jak to się stało,
 Że mi się w Szkole Żeglugi uczyć zachciało.
 Mogłem się uczyć na lekarza,
 Lotnika, muzyka, aptekarza,
 Tokarza, murarza, a nawet frezera.
 A mnie się zachciało uczyć na Brucknera.
 Marynarzem zostać, nawet kapitanem,
 W najgorszym wypadku mogło być bosmanem.
 Po egzaminie... do pływania brała mnie pokusa,
 Lecz życie zrobiło mi całkiem niezłego psikusa.
 Zostałem przydzielony do – wówczas bardzo modnej
 – Doborowej kompanii
 – Wydziału Gospodarki Wodnej.

Rozpocząłem naukę w dniu 01.09.1959 roku... W szkole rojno i gwarno, przyjechaliśmy z całej Polski. Było by bardzo fajnie, a nawet uroczu, ale wyrok boski zesłał na nas „Plagi Egipskie” – Żabę, Słonia – a nawet Cukierka. Do tego Szprychę!... Hienę! Owsa!... niech to czort! – Poniewierka!!! Pryciupa, Kapo, Suchar, a nawet Małgosia. Brali się za nas ostro, każdy Boga prosił... aby przestali. Do tego Inczuczuna, Dziwa, także inne – przemiłe dziewczęta. Kauczuk, Struś, Cyrka, Kolejarz – wszystkich nie pamiętam.

Po ukończeniu szkoły praca, wojsko, małżeństwo – niektórym studia się zdarzyły. Spełnialiśmy marzenia, lecz nie starcza siły, aby wszystko opisać dokładnie. Każdy z nas pchał dziarsko „okręt swego życia”, by nie „polec na dnie”.

Mijały lata, szkoła nadal istniała... lecz władzom Wrocławia bardzo podobał się jej bogaty wystrój, nadeszła nowa DEMOKRACJA. Budynek szkoły, aula, basen, internat... wszystko idzie w inne ręce...



Kolekcja okolicznościowych plaketek ze Zjazdów Absolwentów zlikwidowanego w 2005 roku Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej

LIKWIDACJA!!!

Obiegł „ów komunikat” kraj cały, to nie są żadne przekręty,
 Obiegł jeziora i rzeki, wszystkie oceany oraz kontynenty.
 Zadrżały marynarskie serca, nie był to zwiastun wesoły.
 Ta wieść była okrutna... kończy się żywot naszej szkoły!!!
 Poszły w ruch z dawna zardzewiałe absolwenckie pióra,
 Poszły do władz protesty, skargi, lecz „wrocławska góra”
 Robi swoje. Padła nasza szkoła... nie czekając zbyt długo,
 Pożegnaliśmy się na dobre z Odrzańską Żeglugą.

„Gdy więc wszystkie sposoby ratunku upadły,
Wśród serdecznych przyjaciół psy zająca zjadły”

Dożyliśmy moi Drodzy i Kochani tak wspaniałych czasów,
Że muszę je koniecznie wesprzeć Trenami Jana z Czarnolasu.

Dużo nas... a jakoby nikogo nie było,
Niby wszystko istnieje, a jednak ubyło tak wiele..

Zniknął sprzed budynku szkoły statek flagowy,
przy którym pozowaliśmy do zdjęć
– przydał by się na dzisiejsze święto.

Pozostała na frontowej ścianie szkoły tablica pamiątkowa, pozostała skromna sala pamięci szkoły, oraz przed szkołą – śruby okrętowe, jako niemi świadkowie naszej bytności w tym miejscu, w latach istnienia szkoły. Szkoła jednak nadal istnieje dzięki kolegom którzy utworzyli Stowarzyszenie. Jest to co prawda szkoła wirtualna, która istnieje głównie w internecie, także w publikacjach książkowych naszych absolwentów, głównie jednak istnieje w naszych wspomnieniach.

Słów kilka na temat naszej byłej, a być może już nie-długo, obiecanej przyszłej szkoły żeglugi. Niejeden z nas zastanawia się, dlaczego nasza szkoła została zlikwidowana. Za moich szkolnych czasów szkoła kształciła wysokiej klasy nawigatorów, mechaników okrętowych, specjalistów hydrotechników, a także specjalistów od ochrony wód. Ówczesny minister żeglugi zadbał o to, aby tak było. Ministerstwo przyjęło nazwę – Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej. Wówczas wszystko było w jednym ręku – morze, rzeki, jeziora, zbiorniki retencyjne oraz żegluga dalekomorska, przybrzeżna i śródlądowa. I to było właściwe i tak powinno być obecnie. W tym czasie szkoła przekształciła się w wyniku połączenia naszej szkoły z Technikum Dróg Wodnych Szczecin i przyjęła nazwę – Technikum Żeglugi Śródlądowej i Gospodarki Wodnej.

Z dumą wspominamy i pamiętamy jak w tym okresie dynamicznie rozwijała się flota marynarki handlowej, rybacka flota DALMORU oraz odrzańska i wiślana flota śródlądowa. Koledzy marynarze mogą powiedzieć w tym temacie dużo więcej. Byliśmy dumni, gdy statki i kutry rybackie z polską banderą zdobywały kontynenty i dalekie łowiska. Byliśmy dumni z budowy na Odrze jazów, śluz, z modernizacji obiektów hydrotechnicznych w latach 70. ubiegłego stulecia. Budowaliśmy nawet na Łabie w ówczesnej Czechosłowacji. Jestem pewien, że każdy z nas tu obecnych byłby dumny, gdyby dzisiaj takie właśnie działania były nie tylko naszymi marzeniami i wspomnieniami, ale stały się rzeczywistością, gdyby powstała z kolan upragniona i oczekiwana żegluga.

Pomimo olbrzymich wysiłków inwestycyjnych szkoła nie przetrwała tylko dlatego, że wydziały hydrotechniczne w 1966 r. zostały zlikwidowane, a nauka w szkole ukierunkowana była jedynie na kierunki żeglugowe.

Przecież przez całutki czas gospodarce narodowej byli i są nadal potrzebni specjaliści hydrotechnicy, bez których żegluga jest niemożliwa. Gdyby te wydziały pozostały w szkole, jedynej wówczas szkole w Polsce o takich kierunkach i tradycji – z pewnością by przetrwała. Przyszła szkoła żeglugi która ma powstać, powinna to uwzględnić.

Wydział Gospodarki Wodnej który wraz z kolegami ukończyłem, był ukierunkowany na zapobiegani powodziom, zwracał uwagę na dobrze pojętą ekologię, na zasoby wodne, na czystość i ochronę środowiska, na żeglugę, jako tani i ekologiczny transport. Szkoła uczyła budownictwa wodnego, przywiozłem zeszyt z tego przedmiotu, jest wśród nas wykładowca tego przedmiotu pani profesor Kędzierska – inżynier hydrotechnik, którą pozdrawiam w sposób szczególny. Uczyli nas w tym czasie także naukowcy z Politechniki Wrocławskiej na ½ etatu, lekko nie było. Uczyli dobrze pojętej gospodarki wodnej, która powinna polegać na przewidywaniu, a nie na likwidacji skutków złej gospodarki na wodach wszelakich. Jak wiadomo, likwidacja skutków jest bardzo droga i można ją porównać do wojny. Aby wypowiedzieć komuś wojnę trzeba najpierw stworzyć, wyszkolić, wyżywić, ubrać i dobrze wyposażać armię w karabiny, czołgi, samoloty, okręty...

Po zwycięskiej wojnie okazuje się, że straciliśmy połowę wojska oraz 90% sprzętu. Mam wątpliwości czy w takiej sytuacji tę naszą wojnę wygramy. To jedynie przykład, który zasygnalizowała powódź tysiąclecia – gdzie życie straciło grubo ponad 100 osób w dorzeczu Odry. Straty materialne to grube miliardy złotych – nie do oszacowania.

O takich sprawach właśnie – prawdziwa gospodarka wodna wyraźnie mówi. Skutki złego gospodarzenia wyraźnie widać... widać to na rozgrzebanym zbiorniku w Raciborzu, który już dawno powinien chronić także Wrocław. Widać to także na hydrowęźle Malczyce.

Temat przewidywania skutków w gospodarce wodnej powinien być wdrażany od najmłodszych lat, od przedszkola, poprzez wszelakie szkoły, media a nawet kościoły. Ostatnio dochodzi do tego, że papież Franciszek ze swej papieskiej ambony zwraca uwagę na zagrożenia wynikające z ocieplenia klimatu. Każdego roku do mórz i oceanów wrzuca się ponad 5 mln ton torebek i butelek

plastikowych, z czego 1/3 to prezerwatywy. Potem się dziwimy że ryby nie mogą zająć w ciążę.

Przywiozłem ze sobą pamiątki, nie wszyscy pamiątki otrzymają, chociaż należą się wszystkim – przepraszam najmocniej, nie stać mnie na to – otrzymałem podwyżkę emerytury 48 zł/mc więc trudno się dziwić. Obiecuję, że się poprawię, na 100 rocznicę przywiozę dla wszystkich. Jestem jeszcze dość młody, dam radę, mam dopiero 50 lat plus Vat.

Stanisław Kwiecień

Moja przygoda z Żegluga

Nigdy nie miałem wśród dość licznej rodziny nikogo związanego z wodą, morzem czy ze śródlądziem. Nie mogę więc powiedzieć kontynuowałem tradycje rodzinne. Rodzice pochodzili z woj. Kieleckiego. Po latach wojennej i powojennej tułaczki, szukania swojego miejsca w życiu, osiedlili się w Czeladzi. To górnicze miasto w Zagłębiu Śląsko-Dąbrowskim. Tam też w cieniu kopalń ukończyłem szkołę podstawową, wtedy jeszcze siedmioletnią. Jako 13-letni młody człowiek stanąłem przed problemem wyboru szkoły i dalszej drogi życiowej.

Praca w kopalni, jak mój ojciec i prawie wszyscy sąsiedzi, wybitnie mi nie odpowiadała. W tym to czasie w TŻŚ uczyło się już trzech chłopaków z Czeladzi M. Pietraszczyk, B Borowiec i M. Rajski (kolega z podwórka i jednej bramy). Szlaki były więc przetarte. Magia marynarskiego munduru i wiele przeczytanych przygodowych książek spowodowało, że złożyłem dokumenty o przyjęcie do TŻŚ. Z Czeladzi na egzaminy wstępne przyjechało nas czterech. Wszyscy zdali i zostali przyjęci. Pięć lat nauki, życie prawie jak w koszarach, dyscyplina wręcz wojskowa, z dziećmi jacy przyszli do szkoły, zrobiła młodych i odpowiedzialnych ludzi.

W 1968. r. kończę technikum i rozpoczynam swoją przygodę z żegluga. Pracę zaczynam w Wydziale Floty Koźle początkowo jako asystent mechanika na BM 5012 z kpt. Albertem Koszelą i na 5005 z kpt. Michałem Jaroszem. Po zdaniu egzaminu i uzyskaniu patentu mechanika pracuję na BM-5104 z kpt. B. Nurkiem. Na tej barce po raz pierwszy płynę na zachód (tzw. zimowa jazda). Jest rok 1970, rozruchy na wybrzeżu zastają nas w Belgii. Do kraju wracamy w czerwcu 1971 r. Pływamy cały czas bez wolnego czy urlopu. Tym razem do Berlina z węglem. W listopadzie poprosiłem o urlop, niestety nie otrzymałem go. To była przyczyna mojego odejścia z ŻnO do Stoczni Zaczysze we Wrocławiu. Jako inspektor ds. remontów i zaopatrzenia, pracuję tam do 1976. r. Przypadkowe spotkanie na stoczni z dawnym szkolnym kolegą J. Sołowskim jest motorem do zmiany pracy. Wracam do ŻnO.

Pracuję jako mechanik na pływających w systemie całodobowym Bizonie 60 (m.in. z J. Przelazłym) Bizonie 109 (z W. Korzeluchem) i na Muflonie 10 (z J. Gerszyńskim). Pracę zawodową łączę ze studiami prawniczymi na Uniwersytecie Wrocławskim. W roku 1978. r., po obronie pracy magisterskiej, kończę pływanie i zaczynam pracę biurową w dyrekcji ŻnO. początkowo jako kierownik Hotelu Żeglarz, a po roku jako kierow-

Gdyby mnie ktokolwiek zapytał co obecnie robię jako emeryt, jak spędzam wolny czas – odpowiem bez zająknięcia pełnym zdaniem. „Przez całutki czas staram się być w kontakcie z bardzo miłą panią – Odrą na odcinku opolskim, gdzie z przyjemnością spędzam czas łowiąc ryby i zapraszam do wspólnych połowów”. Woda w Odrze zmierza do drugiej klasy czystości.

Tadeusz Wydrych

nik działu Socjalno-Bytowego. Początki lat 80. XX w. to czas przemian. Robotnicze protesty w Radomiu i na Wybrzeżu powodują, że angażuję się w działalność NSZZ Solidarność. Zostaję wybrany na przewodniczącego Związku w ŻnO i przewodniczącego Ogólnopolskiego Związku Przedsiębiorstw Żeglugowych. Prowadzimy rozmowy z ówczesnym ministerstwem Transportu. Chcemy zmian na lepsze. Nie wszystko udało się nam załatwić, ale wiele spraw załatwiono pozytywnie. W 1983 r. wyjeżdżam na 2 letni kontrakt do Libii na stanowisko Kwatermistrza. Po powrocie do kraju ponownie wracam do ŻnO na stanowisko kierownika Działu Zaopatrzenia, a następnie na stanowisko Głównego Specjalisty kierownika Działu Kadr. Tę pracę łączę z pracą nauczyciela Ekonomiki Przedsiębiorstw Żeglugowych w TŻŚ. Wiele różnych czynników, tak osobistych jak i zawodowych, powoduje, że podejmuję decyzję o powrocie do pływania. Pływanie zaczynam na BM-5521 z kpt. E. Kordiaszem, a po jego odejściu na emeryturę z kpt. B. Kotwickim. Z Bronkiem – już jako dzierżawcy, pływamy do 2000 roku. Względy ekonomiczne, rodzinne, brak perspektyw rozwoju, śmierć córki stają się powodem odejścia z ŻnO (wtedy już z Odratrans) Tak trafiając do Niemiec. Zawsze dążyłem do podnoszenia swoich kwalifikacji i tak było w tym przypadku. Po kilku latach zrobiłem niemieckie patenty na Ren, Łabę i kanały. Zrobiłem też uprawnienia na radio, radar i ADN. To pozwoliło mi objąć stanowisko kapitana (wraz z R. Dębickim) na tankowcu Eiltank 44 w firmie z Luxemburga. I tam też doczekałem się po prawie 48 latach pracy, zasłużonej emerytury, na którą to przeszedłem w grudniu 2015.

A co robię obecnie ?

Nigdy nie dawałem wiary w to, że emeryci mają bardzo mało czasu. Uważałem to za bzdury. Okazało się jednak prawdą. Udzielam się społecznie w Bractwie Mokrego Pokładu. W swojej Spółdzielni Mieszkaniowej działam



w Radzie Osiedla. Dzieci i wnuki też usilnie starają się zagospodarować nam „wolny” czas. Ostatnio też angażuję się w działalność Stowarzyszenia Absolwentów TŻŚ. Prawdą czasu jest też, iż zdrowie już nie te i często trzeba składać wizyty lekarzom. Ratować co jeszcze można uratować.

Tak więc „wesołe jest życie staruszka”...

Życie rodzinne

W 1974 r. zawieram związek małżeński z Elżbietą (trwamy w nim do dziś to już 43 lata), rodzą nam się dzieci Ania, Małgosia i Paweł. Rodzinkę uzupełnia cudowna suka Sonia. Mieszanka wilka i doga arlekiną. Ela podejmuje też pracę w ŻnO. Stanowimy typową „łodziarską rodzinę” jak wiele innych. Sielanka?

W 1992 r. w rejsie do RFN w Gelsenkirchen w wypadku samochodowym ginie moja najstarsza córka Anna. Do dnia dzisiejszego mam ten obraz przed oczami. W 1997 r. moja córka Małgosia też kończy TŻŚ wydz. ochrony środowiska. Częściowo kontynuując tradycje rodzinną. W tym też roku w dniu, kiedy powódź zalewała Wrocław, przyszedł na świat mój najstarszy wnuk Patryk.

Dziś, mając prawie 70 lat, pytam sam siebie, czy godnie przeżyłem swoje życie? Czy żyłem tak „aby nikt z mojego powodu nie płakał” i czy wybrałem słuszną drogę? Myślę, że tak.

Gdyby można było cofnąć czas, czy coś w swoim życiu bym zmienił? Chyba nie. Z jednym wyjątkiem.

Wrocław, 1.08.2017

Międzynarodowe Studium Archeologii Przemysłowej Szczucin – Bóbrka – Kraków 18 – 20 sierpnia 2017

Stanowiło swoistą kontynuację obozu dla wolontariatu w ramach Akademii Archeologii Przemysłowej prowadzonego od 17 do 26 lipca 2017 na barce „Irena” Muzeum Odry. Uczestnicy obozu rozpięchli się po jego zakończeniu po świecie, a ich wędrówki sięgnęły Hiszpanii, Wielkiej Brytanii, Kolumbii, Chin.

Osamotnieni postanowiliśmy niejako „z marszu” utulić żal i ruszyć tym razem nie za granicę, lecz w peregrynację po Polsce, czerpiąc z zaproszenia Kasi Bochenek, która po ojcu przejęła kierownictwo jedynego w Europie Muzeum Drogownictwa, imponującego dzieła Marceliego Bochenka, który dla jego pomysłu zyskał pomoc i współpracę wielu wspaniałych ludzi, a znalazła się wśród nich kadra Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i wszystkich jej oddziałów terenowych.

Skrzyknęliśmy się w mig i zachęciliśmy do wędrówki szlakiem polskich muzeów również wolontariuszy, uczestników wspomnianego obozu, którzy cudem pozostali w kraju.

W piątek, w południe ruszyliśmy do Szczucina. Muzeum gotowi się do remontu, ale mimo, że musiało wyłączyć z eksploatacji część sal – działa, przyjmuje turystów, mimo, że na jego skąpy personel spadło wiele nowych, nieoczekiwanych zadań.

Muzeum i skansen historii i techniki budowy dróg leży przy drodze krajowej nr 73 prowadzonej przez Szczucin k/Dąbrowy Tarnowskiej, z Kielc do Tarnowa. Po-

wstało w 1982 r., najpierw jako Izba Pamięci, która rozwijała się w miarę gromadzenia nowych i coraz bardziej wartościowych eksponatów. W strukturze Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad znalazło miejsce jako Zespół d/s Historii Drogownictwa.

W Szczucinie urządzono wystawy stałe:

– zewnętrzną, na której spacerując można podziwiać bogatą kolekcję znakomicie odrestaurowanych maszyn i urządzeń, które niegdyś służyły drogowcom,

– i wewnętrzną, w zbudowanym wysiłkiem drogowców znakomitym budynku, którego architekturę znaczą dwie wieże charakterystyczne dla XIX-wiecznych portali mostów wiślanych, łukowe przeszło i motyw saperckiego, składanego mostu Bailey’a, w czasie wojny wnoszonego przez armię brytyjską i amerykańską dla szybkich przepraw, ku którego konstrukcji sięga się i dzisiaj, chociażby przy okazji prac remontowych, wymagających budowy mostów tymczasowych. W budynku, który pomieścił centrum konferencyjne i obszerne zaplecze hotelowe, służące i drogowcom i gościom muzeum odwiedzającym, znajdujemy wiele cennych ekspona-

tów ilustrujących procesy budowy i utrzymania dróg i mostów, sposoby i narzędzia pracy wykonywanej przy budowie i remontach dróg, a uwagę zwracają znakomicie aranżowane scenki z naturalnych rozmiarów figurami robotników wykonujących roboty drogowe. Wiele miejsca poświęcono przy tym wybitnym drogowcom polskim, których dzieła znaczą nie tylko drogi w Polsce, także w Rosji, Austrii, Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Godną uwagi jest także spora ekspozycja malarstwa, odwołująca ku miejscu dróg i mostów w sztuce.

Obok budynku, na niewielkim wzniesieniu, łączonym z budynkiem głównym wspomnianym mostem Baileya (o długości 51 m) usytuowano skansen maszyn drogowych, ku którym prowadzi spiralna alejka, o łącznej dłu-

gości sięgającej 1500 metrów. Jej nawierzchnię wykonano z kostki brukowej. Wbudowano w nią oryginalne elementy dróg: krawężniki, przepusty, kraty ściekowe itp.

Wzdłuż alejki urządzono wiele stanowisk prezentujących drogi z różnych okresów i epok – od drogi kreteńskiej do współczesnej, w chronologicznym układzie. W miarę możliwości wykonano je przy tym z autentycznych materiałów używanych do budowy dróg. Na tych nawierzchniach eksponowane są maszyny i urządzenia drogowe, bogata kolekcja walców (ciągnionych, parowych i spalinowych), lokomobil parowych, różnego typu kotłów, kruszarek, pługów, zrywarek, ciągników, a nawet skład kolejki ze zlikwidowanej cegielni w Szczucinie, z lokomotywą WLs40.



Szczucin stał się naszą bazą. Stąd następnego dnia ruszyliśmy do Bóbrki, największego w Europie muzeum i skansenu górnictwa naftowego. Tutaj się ono w połowie XIX wieku, z udziałem Ignacego Łukasiewicza, Tytusa Trzecieckiego i Karola Klobassy – Zrenckiego, rodziło.

Ich wysiłkiem w Bóbrce powstała pierwsza w świecie kopalnia, w której wydobywano ropę naftową. W latach 1854–1880 zgłębiono tu ręcznie ponad 60 szybów, o głębokości od kilku do 150 metrów, Najstarsze, zwane

kopankami, do dzisiaj utrzymane zyskały miana Franek i Janina. Powstały ok. 1860 roku, sięgając głębokości 50 i 132 metrów. Janina działa do dzisiaj, pogłębiona później wiertnicą do głębokości 250 m.

Na terenie czynnej do dzisiaj kopalni w latach 60. XX wieku urządzono Muzeum Przemysłu Naftowego i Gazowniczego im. Ignacego Łukasiewicza, dla zwiedzających otwarte w 1972, w 150-lecie urodzin I. Łukasiewicza. W jego centrum znajdujemy kamienny obelisk ustawiony przezeń w 1872 r. na pamiątkę założenia kopalni, a już wówczas myślało o stworzeniu tutaj muzeum, do której to idei powrócono dopiero z przełomem lat 50./60. XX w. Z czasów Łukasiewicza pochodzi warsztat mechaniczny, związany z obsługą wierceń metodą

udarową, budynek administracyjny kopalni, zwany domem Łukasiewicza z 1865 r., w którym urządzono aptekę i stałą ekspozycję lamp naftowych, geologii i ikonografii pierwszych kopalń naftowych Galicji Wschodniej. Godną uwagi jest drewniana kuźnia kopalniana z 1856 r. z bogatą kolekcją wyposażenia pochodzącego sprzed 1895 r., a także rekonstrukcja wiertnicy ręcznej z 1862 r., służącej do wiercenia metodą udarową płytkich otworów.

Zabytkowych obiektów znajdziemy tutaj wiele. Z XIX stulecia pochodzi m.in. kotłownia, różnego typu wiertnice, pompy, sprężarki, kieraty do grupowego pompowania odwiertów, liczne narzędzia do wierceń obrotowych, aparatura laboratoryjna, zbiór gazomierzy z przełomu XIX/XX stulecia.



Pełni wrażeń udaliśmy się do Muzeum Kultury Szlacheckiej w Kopytowej, zrodzonego z pasji krośniewskiego miłośnika zabytków i kolekcjonera Andrzeja Kołdera. W 1996 nabył zrujnowany XVIII/XIX-wieczny dwór modrzewiowy, w którym po 1965 r. urządzono stajnię i oborę i po latach przywrócił jego świetność. Pieczołowicie odbudował dwutraktowy dom szlachecki z amfiladowym układem wnętrza.

Utrzymał oryginalne stropy belkowe z tragarzami, parkiety taflowe, a w centralnej części XVIII-wieczny komin nogawicowy. Przywrócił kolumnowy portyk wgłębny, uporządkował zdewastowany park dworki i zamieszkał w dworze, w którym w 2009 r. otworzył Muzeum Kultury Szlacheckiej. Jego kolekcjonerskie pasje pozwoliły wyposażać wnętrza w rzadkie okazy typowo polskich mebli dworskich, tkanin i obrazów, żyrandoli z XVIII i XIX wieku. Specyficzny klimat dworu kształtują sarmackie detale i patriotyczne pamiątki czasu powstań narodowych XIX w., przede wszystkim zaś barwna postać twórcy Muzeum, w nieskończoność mo-

gącego prowadzić w świat, który przeminął, w świat dworu polskiego i dziedzictwa, którego walorów nie zawsze jesteśmy świadomi.

Z Kopytowej przenieśliśmy się do Żarnowca, do XVIII-wiecznego dworu, przebudowanego z końcem XIX stulecia, który w 1903 r. społeczeństwo polskie podarowało Marii Konopnickiej, z okazji jubileuszu 25-lecia pracy pisarskiej. Zamieszkała w nim ze swą przyjaciółką Marią Dulębianką, artystką malarką; Po śmierci Konopnickiej w 1910 dworek pozostawał w rękach rodziny poetki do 1956 r. Wtedy też spadkobiercy Marii Konopnickiej ofiarowali dworek i park narodowi polskiemu, z intencją stworzenia tutaj muzeum. Powstało już w 1957 r., a w 1960 otworzyło swe podwoje zwiedzającym

Na Muzeum składa się zabytkowy dworek, park o powierzchni ponad 3 ha. I budynek tzw. lamusa, powstały w 1991 w miejscu dawnego spichlerza, w którym pomieszczono bibliotekę, administrację i działy merytoryczne muzeum, a także magazyny i ekspozycje cza-



sowe. Bogate zbiory muzeum obejmują rękopisy Marii Konopnickiej, różne, również najstarsze, wydania jej książek, a także ilustracje do jej utworów tak znanych artystów jak Marcin Szancer, Bogdan Zieleniec, Józef Czerwiński, Leonia Janocha, Zofia Fijałkowska czy Danuta Imieliska. Znajdujemy tutaj również portrety pisarki malowane przez Marię Dulębiankę, a w Żarnowcu, nawiasem mówiąc, znajduje się największy w Polsce zbiór jej obrazów. Żarnowieckie muzeum posiada również pamiątki po innych pisarzach polskich, m.in. zbiory listów i autografów m.in. Elizy Orzeszkowej, Józefa Ignacego Kraszewskiego, Stefana i Oktawii Żeromskich, Stanisława Przybyszewskiego.

Interesująca jest stała ekspozycja darów jubileuszowych, jakie poetka otrzymała z okazji 25-lecia pracy pisarskiej. Obejrzeć można adresy hołdownicze, dyplomy oraz dary od społeczeństwa i instytucji.

Inną wartą szczególnej uwagi ekspozycją jest jedna z najciekawszych w Polsce kolekcja stylowych kałamarzy i przyborów na biurko, podobnie wizerunków polskich orłów z różnych okresów historycznych, jak również medali z wizerunkami zarówno Marii Konopnickiej, jak i innych pisarzy oraz sławnych Polek.



Na kompleks Stępiny składało się kilkadziesiąt obiektów o różnym przeznaczeniu (trawiaste lotnisko, schrony, bunkry strażnicze, kwatery, budynki zaplecza technicznego itp.), z których zachowało się siedem budowli o konstrukcji żelbetowej. Tunel w Stępinie zyskał ściany o grubości przekraczającej 2 metry. Znamienny jest dłań lekko łukowaty kształt, utrudniający bezpośrednie trafienie bombą lotniczą. Przed atakiem chemicznym zabezpieczono go systemem śluz i urządzeń wentylacyjno-filtrujących.

Schron podzielono na trzy sekcje (159 m, 72 m, 152 m), oraz przedsionek o długości około 10 metrów. W poprzecznym przekroju pionowym budowla zyskała kształt niesymetrycznego ostrołuku, dla sprowokowania poślizgu trafiających bomb lotniczych. Według niemieckiej klasyfikacji odporności obiektów fortyfikacyjnych z 1939 r., schron zapewniał przebywającym wewnątrz ludziom całkowite bezpieczeństwo przy kilkukrotnym trafieniu w to samo miejsce pocisku artyleryjskiego kalibru 220 mm. Do schronu prowadzi łącznie 9 otworów komunikacyjnych, każdy wyposażony był w śluzę chroniącą przed wybuchem oraz skażeniami chemicznymi i biologicznymi.

Pod wieczór dotarliśmy do Stępiny, do naziemnego, tunelowego schronu kolejowego, długości 382 metrów, zbudowanego w latach 1940-1941 przez Organizację Todt. Stanowić miał schronienie pociągów sztabowych Adolfa Hitlera. W dniach 27-28 sierpnia 1941 miało tutaj miejsce spotkanie Hitlera z Benito Mussolinim, w 1944 armia czerwona urządziła w schronie szpital polowy. Później gospodarowało nim Wojsko Polskie, a od lat 60. XX w. Narodowy Bank Polski, który w przypadku wojny zamierzał skryć tutaj mennicę. Później, do 1990 r. Rolnicza Spółdzielnia Produkcyjna w Stępinie urządziła w schronie pieczarkarnię i magazyn ryb.

Wewnątrz schronu znajdowało się szereg pomieszczeń magazynowych i schronowych dla załogi i obsługi pociągu. Schron kolejowy połączony był podziemnym kanałem ze schronem nr 2, który stanowił jego zaplecze. Znajdowały się w nim urządzenia zapewniające funkcjonowanie całego zespołu: grzewcze, zaopatrujące w wodę, produkujące energię elektryczną, filtrujące powietrze. Tam też znajdowały się zapasy paliw i materiałów.

Inne obiekty kompleksu obejmowały budowle pomocnicze – bunkry bierno-bojowe oddalone od kilkudziesięciu do kilkuset metrów od głównego obiektu. Wszystkie wykonano w standardach doskonałej odporności na wybuchy. Skrywano w nich drużyny piechoty i blokowano nimi dostęp do głównych obiektów. Wszystkie bunkry zaopatrzone były w stanowiska ogniowe i urządzenia filtrujące powietrze.

Dzisiaj schron Stępiny jest udostępniany, działają tutaj grupy rekonstrukcyjne działań bojowych, prowadzonych zwłaszcza w latach II wojny światowej, prowadzone są lekcje muzealne.

W niedzielę 20 sierpnia udaliśmy się do Pacanowa, znanego z opowieści Kornela Makuszyńskiego o Koziołku Matołku, w którym od roku 2010 działa Europejskie Centrum Bajki imienia, a także, Koziołka Matołka. Prowadzi ono działalność kulturalną adresowaną do dzieci, rodziców i osób pracujących z dziećmi. Rokrocznie odwiedza je blisko 200 tysięcy osób i nic dziwnego, to ośrodek wyjątkowy, jak żaden inny łączący edukację z rozrywką i wspaniałą zabawą, w którym role przewodników pełnią postaci z bajek dziecięcych wyjęte i w świat bajki prowadzące.

Architektura kompleksu operuje bryłami przypominającymi wielkie baby z piasku. Mieści się w nich: Muzeum Postaci Bajkowych, Biblioteka Literatury Dziecięcej i Młodzieżowej wraz z czytelnią, sala kinowa i teatralna, księgarnia, sklep z pamiątkami i kawiarnia. W bezpośrednim otoczeniu budynku znajduje się ogród edukacyjny oraz amfiteatr.

Opuszczaliśmy świat bajki oczarowani widowiskiem, którego bezwiednie staliśmy się też bohaterami, powróciliśmy do świata znanego nam w dzieciństwie, do świata Tomka, Romka i Atomka, Królowej Śniegu, Kopciuszka, Małego Księcia.

Na chwilę powróciliśmy – i Wam to rekomendujemy – do magicznej krainy, łączącej niezwykle muzeum z interaktywną wystawą, w którym można zobaczyć prawdziwe ziarno grochu, które nie dawało spać księż-



niczce, czy prawdziwe piegi z Akademii Pana Kleksa, przejechać się pociągiem, który leci w kosmos by spotkać Małego Księcia, a po chwili, nagle zanurza się w morskie głębiny, w których przez okna magicznej kolejki zobaczymy syreny, trytony i przeżyjemy atak morskich potworów.



Naszą podróż zakończyliśmy w krakowskim Muzeum Lotnictwa Polskiego, którego nie może ominąć nikt, komu bliska jest lotnicza tradycja Polski. Na dawnym lotnisku Rakowice-Czyżyny, w 1912 zbudowanym dla sił powietrznych Austro-Węgier zgromadzono ponad

200 statków powietrznych, bogatą bibliotekę i archiwum. Imponujące zbiory i szeroka oferta edukacyjna wprowadziły muzeum na jedną z czołowych pozycji w rzędzie światowych muzeów lotnictwa.

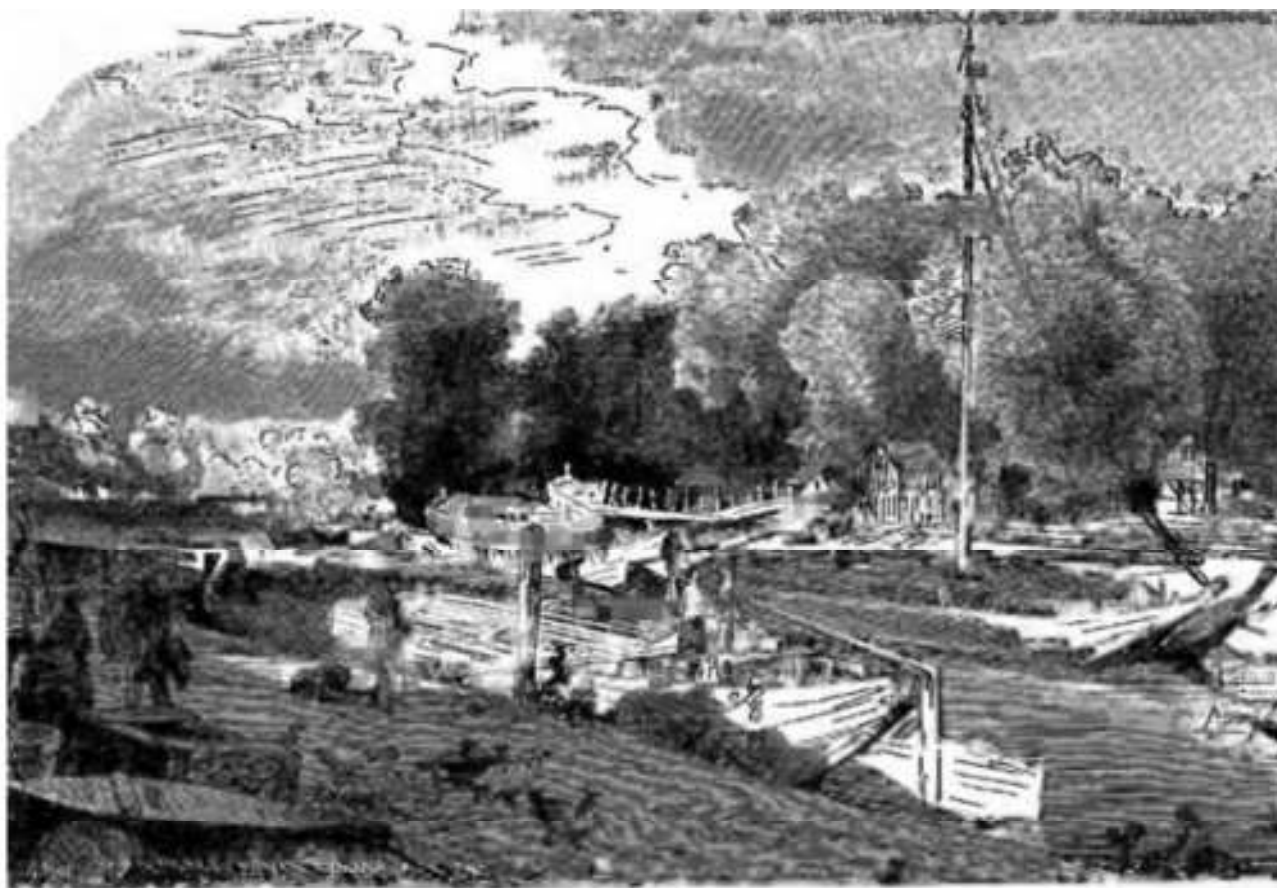
Przed nami projekty kolejnych sesji MSAP, prowadzonego przez Fundację wspólnie ze Świdnicką Radą Federacji SNT NOT, studium wspieranego przez wielu mecenasów. Myślimy o Kanale Centralnym i osadach przemysłowych Belgii, o dziedzictwie przemysłu

i techniki Lwowa, o Słowacji i jej zabytkach sztuki górniczej, o bliższej nam Bydgoszczy i rejsie Kanałem Bydgoskim, a może wybierzemy się na któryś z kanałów niemieckich, a może do Henrichsburga, placówek Westfalskiego Muzeum Przemysłu i znakomitego skansenu w Hagen?

CIEKAWOSTKI HISTORYCZNE

Rokitnica, 11 kwietnia 1211

Henryk Brodaty, książę śląski, nadaje klasztorowi w Lubiążu za zgodą biskupa wrocławskiego Wawrzyńca dziesięcinę z pola Sławno pod Legnicą, 14 kamieni wosku z monety legnickiej oraz zezwala na sprowadzanie śledzi i soli przez klasztor bez opłaty cła (dwa statki rocznie).



Oderhafen zu Neufalß.

Instytut Historii Polskiej Akademii Nauk. KODEKS DYPLOMATYCZNY ŚLĄSKA – wydał Karol Maleczyński i Anna Skowrońska. Tom II obejmujący lata 1205-1220. Wrocław 1959, Zakład Narodowy im. Ossolińskich – Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk.

Wyszperat: Władysław Wąsik

Relacja ze spotkania Bractwa Mokrego Pokładu w dniu 03 sierpnia 2017 r.

Frekwencja potwierdza w pełni wakacyjny sezon i ilość uczestników spadła do jednocyfrowej liczby. Nie mniej jednak spotkanie było bardzo ciekawe z uwagi na omawianą tematykę: propozycja obchodów powstania FOMT oraz BMP, sprawy organizacyjne oraz propozycja utworzenia Towarzystwa Żeglugi Śródlądowej zdominowała wypowiedzi uczestników zebrania. Relację z rejsu barki Irena do Kostrzyna z uwagi na trwające prace przy filmie dokumentującym „Odyseję II 2017” przełożono na spotkanie we wrześniu 2017 r.

Propozycja prof. Stanisława Januszewskiego uczczenia rocznicy 25 lat powstania FOMT oraz 15 lat istnienia BMP w dniach 15, 16 i 17 września 2017 r. na barce Irena w postaci konferencji naukowej ukazującej osiągnięcia Fundacji oraz przedstawiającej materiały z rejsu Odyseja II 2017 r. została przyjęta z akceptacją i drobnymi zastrzeżeniami przez zabranych. Uczestnicy konferencji mają wносить opłaty w wysokości 300,- zł natomiast członkowie BMP mają mieć zniżkę i wysokość

opłaty wynosić może 200,- zł. W koszt wliczony jest także catering. Niestety propozycja wnoszenia opłat przez członków BMP nie zyskała akceptacji i nasz udział w konferencji zostanie ograniczony do jednego dnia tj. sobota 16-09-2017 r. od godz. 18.00 na barce Irena z własnym wyszynkiem. W sprawie omówienia szczegółów obchodów rocznic odbędzie się specjalne spotkanie przedstawicieli Kapituły BMP z kierownictwem FOMT.



W sprawach organizacyjnych przedstawiony statut BMP powinien być zatwierdzony przez BMP we wrześniu przez większą liczbę członków. BMP pozostaje jako Fanklub FOMT, jako jednostka pomocnicza wspierająca działania FOMT poprzez czynny udział jej członków w pracach pokładowych w formie wolontariatu oraz spotkaniach z młodzieżą szkolną a także w akcjach jak; „noc muzeów”, konferencjach o tematyce żeglugowej itp.

Na wniosek OT LOGISTCS oraz części członków BMP opracowano statut Towarzystwa Żeglugi Śródlądowej z siedzibą przy ul. Kleczkowskiej 50. Projekt statutu Towarzystwa zostanie rozesłany do zainteresowanych drogą mailową lub w wersji papierowej można będzie pobrać na najbliższym spotkaniu BMP. Członkiem Towarzystwa może być osoba fizyczna lub osoba prawna, która chce pracować na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce.

Towarzystwo będzie działać w oparciu o ustawę z dnia 7 kwietnia 1989 – prawo o stowarzyszeniach (Dz.U. z 2017 r. poz. 210) tzw. „rejestrowych”, posiadać osobowość prawną i będzie mogło prowadzić działalność gospodarczą a także działalność pożytku publicznego w oparciu o ustawę z dnia 24 kwietnia 2003 roku (tekst jednolity Dz.U.2016.239) – o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie. Towarzystwo będzie realizować zadania w zakresie działalności pożytku publicznego i współpracować z organami administracji publicznej w formie:

- 1) wykonywania powierzonych zadań publicznych finansowanych w formie dotacji,
- 2) wspieranie takich zadań na zasadzie dofinansowania ich realizacji w formie dotacji.

Towarzystwa w Polsce mają dobrą tradycję w tworzeniu np. kolei, lecznictwa, turystyki i rozwoju gospodar-

czego. Proponowane Towarzystwo ma przede wszystkim działać na rzecz przywrócenia żeglugi towarowej na Odrze na całej jej żeglownej długości, rozwoju budownictwa wodnego i uruchomienia trzech dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym tj.; E30, E40 i E70. Podejmowanie działalności pomocowej na rzecz marynarzy niepełnosprawnych, chorych oraz opieka nad grobami zmarłych kolegów, które są zaniedbane.

Na spotkaniu zwrócono szczególną uwagę na potrzebę powołania organu mogącego wystąpić do organów państwowych z wnioskami zmian funkcjonowania np.: zbiorników retencyjnych, opiniowania projektów budownictwa wodnego w tym przeciwpowodziowego, korespondencji z ekologami, wyjaśniania i prostowania błędnych lub nieprawdziwych informacji o śródlądowych drogach wodnych, transporcie wodnym, do występowania z inicjatywami rozwojowymi żeglugi śródlądowej.



Zebrani podkreślali konieczność wejścia do Towarzystwa właścicieli jednostek pływających, stoczní, portów, przedsiębiorców związanych z wodą i żeglugą śródlądową, pracowników i marynarzy firm transportowych. Z dyskusji wynikała troska o możliwości transportowe Odry, o przeszkodach w postaci wysokości mostów w Szczecinie. Wystarczy, że przestanie działać most zwodzony i port jest odcięty od połączenia wodnego na południe Polski a także do Niemiec. Stan taki uniemożliwia zagwarantowanie stałej obsługi zaopatrzenia Berlina przez nasze porty; Świnoujście –

Szczecin barkami. Zebrani podnieśli też zarzut dublowania się organizacji działających na rzecz żeglugi śródlądowej; „Teraz Odra”, „Żegluga śródlądowa” itp... co może obniżać zdolność reprezentacji środowiska zainteresowanego rozwojem żeglugi śródlądowej. Towarzystwo ma mieć silne wsparcie w OT LOGISCIS w postaci obsługi: księgowej, prawnej, lokalowej oraz rzeczowo – finansowej. Jest też propozycja ustawienia barki BM500 przy nabrzeżu po stronie pałacu biskupa, która będzie posiadać możliwości wystawiennicze do zwiedzania i oglądania oraz nabywania dzieł sztuki,

literatury marynistycznej, technicznej a także modeli pływających. Przy tym nabrzeżu powinna też cumować „Złota kaczka”, która obecnie zniknęła jako atrakcja pływająca we Wrocławiu.

Zebrani wskazali na dobry punkt do schronienia obiektów pływających w Porcie Miejskim na początku basenu portowego od strony ul. Kleczkowskiej.

Basen należy odmulić tak aby mogły stać tam statki w okresie wysokiej fali na Odrze i w zimie. Niepokój wzbudził brak prac remontowych na „Nadborze”, zagrożony jest termin zakończenia prac. Również niepokoi brak inspektora nadzoru nad pracami na „Nadborze”. Zebrani uznali, że konieczne jest spotkanie z prof. Stanisławem Januszewskim celem omówienia zakresu prac na holowniku.

Kolega Jurek Onderko przekazał do zamieszczenia na stronie BMP jego list opublikowany w Słowie Polskim w 1991 r. w sprawie rozpowszechnianych fałszywych informacji o żegludze śródlądowej. Treść listu pomimo upływu lat jest wciąż aktualna w świetle publikacji tzw. pseudoekologów o drogach wodnych. Natomiast kol. Roman Bąkowski przekazał tablo z absolwentami



z 1952 r. Państwowej Szkoły Żeglugi Śródlądowej w Elblągu jako cenne uzupełnienie materiałów o szkoleniowie marynarzy śródlądowych.

Notatkę sporządził: Władysław Wąsik

Spływanie Notecią, Brdą i Wisłą

Co roku rodzinnie i z przyjaciółmi poznajemy inną rzekę, region... W sierpniu br. wybór padł na Noteć, Brdę oraz Wisłę; konkretnie Noteć od Lubostronia do Antoniewa, Brda od Janowa do Bydgoszczy oraz z Wyspy Młyńskiej w Bydgoszczy via tor regatowy w Łęgnowie/Brdujściu, służę Czersko Polskie do Fordonu nad Wisłą. Bazą dla kilkunastoosobowej grupy młodzieży i seniorów był ośrodek wypoczynkowy JULIA w Samociążku, nad zalewem Brdy pod Koronowem, 20 km od centrum Bydgoszczy.



Prócz stałej kadry było też czworo neofitów – Stefan z córką Klaudią oraz Zosia z Jurkiem. Oczywiście, we wszystkich spływach uczestniczą bracia BMP, tak było i tym razem – Adam Cieszewski z kolegą Staszkiem, Staszek Korpacz z wnukami Olą i Jędrkiem, Staszek Pacześny z żoną Lucyną oraz sympatyk BMP Wacek Kijowski z córką Magdą i wnuczką Justyną. Byli też moi wnukowie Mateusz i Łukasz z przyjacielem Michałem, niezastąpieni w trudnych sytuacjach, np. jak ta w Smukale. Rozrzut wiekowy 15-82 lat. Tegoroczny spływ był łatwy; prócz przenoski przy hydroelektrowni w Smukale, gdzie górna woda była niższa o ca 120 cm, dostęp do lądu i slipu był znacznie utrudniony. Po ocenie sytuacji i konsultacji z pracownikiem stopnia – pozostała tylko jedna droga wzdłuż slipu, po kolana w błocie, co dokumentują załączone fotki.



Ten etap spływania ciekawszy, zabudowane brzegi, głównie obiekty o charakterze wypoczynkowym.

Na tym odcinku występują znaczne wahania stanów wody czego doświadczyliśmy także przenosząc kajaki w Smukale po kolana w błocie. Na dolnym progu hydroelektrowni – kąpiel, mycie, odpoczynek. Las, wartki nurt, czysta woda, kontynuujemy spływ przez Smukałę, Opławiec – płuca Bydgoszczy. Dalej monumentalne mosty kolejowe, bulwary, śluzujemy śluzę Miejską, której górny segment jest zatapiany umożliwiając wejście do komory śluzy.

Przepływamy pod mostem im. Marszałka Focha, po lewej stronie monumentalny gmach Opery Nova, na wprost kościół Farny i odbudowane obiekty muzeum, po prawej piękna budowla mariny Przystań Bydgoszcz, cel dzisiejszego etapu.

Przybijamy do przystani w czasie, gdy zespół redakcyjny programu Teraz Rzeka zbiera materiały, prowadzi

Noteć od Lubostronia do Antoniewa z dwoma śluzowaniami w Łabiszynie i Frydrychowcie, 17 km, przebiegła bez przeszkód i przygód. W Lubostroniu, skąd startowaliśmy, poznaliśmy historię rodziny Skórzewskich, światłych ludzi, patriotów, pałac z wymowną inskrypcją na frontonie gmachu „Sobie, przyjacielom i potomnym”.

Kontynuując spływ śluzowaliśmy w Łabiszynie i Antoniewie. Na szlaku byliśmy jedyną grupą „spływowiczów” chętnie widzianą przez obsługę stopni wodnych i spacerowiczów.

Drugi dzień – Brda od Janowa do Bydgoszczy, 11 km. Cel – marina Przystań Bydgoszcz na Wyspie Młyńskiej, którą od śluzy Miejskiej opływa Młynówka, a swój bieg kończy na jazie Farnym, łącząc się ponownie z Brdą.

wywiady, również z nami, ale materiał ten nie wyemitowano w 10. ostatnim odcinku programu, a szkoda...

Bylibyśmy barwną grupą na tle oficjeli i gości programu. Wraz z naszym rezydentem w Bydgoszczy, Mańkiem Buszem i żoną Danusią, naszymi przewodnikami, zwiedzamy Wyspę Młyńską, Starówkę wraz przyległymi uliczkami, kościół Farny podniesiony do godności konkatedry, jaz Farny, Stary Rynek.

3 sierpnia od 10. kontynuujemy spływ Brdą – żegnamy gościnną marinę i Pana Wojtkę z przyjacielem, mijamy kładkę łączącą centrum ze starówką, most im. Jerzego Sulimy-Kamińskiego, Trzy Gracje, barkę LEMARĘ – muzeum żeglugi śródlądowej, gmach poczty głównej, byłe biuro Loyda a później Żegluga Bydgoskiej, most Bernardyński, marinę Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego i najnowszy most Uniwersytecki. Z rzeki widoczna ciągła zabudowa ulicy Jagiellońskiej i jej przedłużenie Fordońskiej prowadzącej na most w Fordonie i dalej do Torunia.

Mijamy Nabrzeże im. Manikowskich, gdzie przez ćwierć wieku Manikowscy przeprawiali mieszkańców Bydgoszczy przez Brdę oraz miejsce budowy i wodowania w 1937 r. naszej barki IRENA, która po odbudowie stanowi centrum edukacyjne dziedzictwa środowiska wodniaków we Wrocławiu. Dalej zabudowania przemysłowe, fabryka kabli, sklejek, portu Żegluga Bydgoskiej. Po minięciu mostu kolejowego wpływamy na tor regatowy w Łęgnowie/ Brdyujściu. Odpoczynek przy jazie Czersko Polskie. Rzut okiem na górny i dolny poziom wody, efekty pracy bobrów na kilku drzewach i ruszamy do śluzy Czersko Polskie, która dzieli wody Brdy. Po pokonaniu różnicy poziomów ok. 5 m otwiera się brama śluzy dolnego kanału prowadzącego na Wisłę. Umyślnie wpływamy na łachę, by rękoma zaczerpnąć piasku... Wielka Rzeka, rok 2017 ustanowiono Rokiem Wisły, życzymy Jej dobrych dla siebie i kraju czasów.



A może Wisła będzie inspiracją dla przyszłych organizatorów spływów? Tuż przed mostem w Fordonie kończymy swą trzydniową wyprawę. Ostatnie zdjęcia na tle rzeki i mówimy sobie DO ZOBACZENIA!

Panu Adamowi Dybowskiemu, właścicielowi firmy Bydgoskie Kajaki wraz ze współpracownikami, dziękujemy za profesjonalną obsługę, a pani Hannie Wankiewicz, szefowej ośrodka JULIA za gościnę i zauważalną dbałość o swoich gości. Danusi i Marianowi Buszom, naszym przyjaciółom, dziękujemy za codzienne słodkie wizyty w ośrodku i przewodnictwo po pięknej bydgoskiej starówce.

Wspominał- Zbyszek Priebe

PS Pomieszkując w Julii doświadczyliśmy skutków nawałnicy; vide- fotki.

Już po raz dziesiąty

W dniu 15 lipca 2017 Pan Janusz Borkowski gościł w Redczu Krukowym Przyjaciół. Biesiada odbyła się na terenie kompleksu muzeów utworzonych przez Gospodarza: Muzeum Techniki Rolniczej i Gospodarstwa Wiejskiego, Kujawskiego Muzeum Oręża, Nauki i Techniki oraz Kujawskiego Muzeum Kolei.







W imprezie wzięło udział blisko tysiąc zaproszonych gości. Wśród nich wojewoda Józef Ramlau oraz wiceprzewodniczący Sejmiku Wojewódzkiego Marek Nowak, którzy dokonali uroczystego przecięcia wstęgi odsłaniając tablice, upamiętniające kujawskich bohaterów Insurekcji Kościuszkowskiej i powstań narodowych, umieszczone na pomniku „Kujawskim Obrońcom Ojczyzny”. Fundację Otwartego Muzeum Techniki (w Radzie której jest Pan Janusz Borkowski) reprezentowali Jacek Król i Grzegorz Szerszeń. Bawił się z nami również Pan Leon Palesa z zaprzyjaźnionego stowarzyszenia „Wiatraki Kultury” z Czubajowizny. Pana Leona jako stolarza i konserwatora drewnianych zabytków szczególnie zainteresowała najnowsza ini-

cyjatywa Janusza Borkowskiego: otwarte podczas sobotniej X Biesiady dla Przyjaciół – Kujawskie Muzeum Młotka i Gwoźdźcia – uzupełniające istniejące kolekcje muzealne. Na nas największe wrażenie zrobiły odbudowane wiatraki oraz kolekcja „kolejowa”. Wyjątkowa możliwość dotykania i „próbowania” wielu eksponatów zabytkowych cieszyła się bardzo dużym zainteresowaniem Gości (a szczególnie dzieci) i jest szczególnie bliska Naszej Fundacji. Dzięki inicjatywie Janusza Borkowskiego zabawa przeplata się z edukacją techniczną, wychowaniem patriotycznym i kulturą (podczas imprezy rozstrzygnięto Ogólnopolski Konkurs Poetycki o „Złotego Kruka” oraz wystąpiły zespoły ludowe „Śmiłowionki” i „Złoty Wiek”). Ognisko ze wspólnym śpiewem i tańcami zakończyło spotkanie.

Jagodowe żniwa za brodem -2017

Po raz drugi Gmina Zabrodzie zaprosiła miłośników jagód na „Jagodowe żniwa za brodem”, które odbyły się w Kicinach w dniu 9 lipca 2017 r. Główną atrakcją były II Mazowieckie mistrzostwa w zbieraniu jagód, w których udział wzięło 11 drużyn i 1 osoba indywidualnie. W sumie zebrano 45,548 kg jagód.



Pomysłodawcą i współorganizatorem imprezy było Stowarzyszenie „Bractwo Zabrodzkie”. Organizatorem były Gmina Zabrodzie i Nadleśnictwo Drewnica. Wśród współorganizatorów znalazły się: Lokalna Grupa Działania Równiny Wołomińskiej, Bractwo Zabrodzkie i firma Taxus.

O godzinie 8.30 drużyny z przewodnikami pojechały wozami ciągniętymi przez zabytkowe ciągniki do lasu na zbieranie jagód. Dwa wozy dla jagodowych drużyn wystawił członek Bractwa Zabrodzkiego Jan Ślenda, natomiast trzeci wóz przygotowała Beata Kornatka z Firmy Taxus w Niegowie.

Inni uczestnicy imprezy mogli w tym czasie odwiedzić stoiska z różnymi atrakcjami. Dla najmłodszych przygotowano plenerowe widowisko, które poprowadziła Agencja Artystyczna – Scena Juno z Lublina, konkurs plastyczny „Jagodowy pejzaż” – Jagódeczki Mazowsza 2017, przygotowało Stowarzyszenie „Bractwo Zabrodzkie”. Konkurs przeprowadzili: Magdalena Dzieciatko i Arkadiusz Redlicki z Bractwa Zabrodzkiego

przy pomocy Barbary Redlickiej. W namiocie Bractwa Zabrodzkiego można było zakupić książki i foldery (zeszyty naukowe) Bractwa Zabrodzkiego i karty pocztowe pokazujące charakterystyczne miejsca ziemi zabrodzkiej i osoby z nią związane. Dodatkowym elementem promującym gminę była plansza przygotowana przez Bractwo Zabrodzkie obrazująca zabytki architektury (wypalanki).



Przygotowano i przeprowadzono dwa konkursy: Jagódka Mazowsza 2017 (konkurs na stroik), Jagoda Mazowsza 2017 (konkurs kulinarny). Ww konkursy poprowadził Gminny Ośrodek Kultury w Zabrodziu.

Nadleśnictwa Drewnica w swoich namiotach przygotowało informacje na temat lasu i jego mieszkańców oraz ścieżkę sensoryczną ułożoną z szyszek i różnego podłoża leśnego. Na dzieci czekało tam wiele konkursów i niespodzianek.

Największy namiot promujący Gminę Zabrodzie oferował odwiedzającym materiały informacyjne dot. Gminy.

Po rozstrzygnięciu wszystkich konkursów, dyplomy i nagrody ufundowane przez Nadleśnictwo Drewnica wręczyli: wójt Gminy Zabrodzie Tadeusz Michalik i zastępca nadleśniczego Nadleśnictwa Drewnica Artur Ostrowski oraz dyrektor Gminnego Ośrodka Kultury w Zabrodziu Małgorzata Wiśniewska.

Zwycięzcy konkursów:

Jagódeczka Mazowsza 2017 (konkurs plastyczny):

- I miejsce – Alina Syl
- II miejsce – Ewelina Rudnik
- III miejsce – Ania Sabala

Jagódka Mazowsza 2017 (konkurs na stroik):

- I miejsce – Marcelina Małaszek
- II miejsce – Martyna Redlicka
- III miejsce – Gabriela Rucińska
- Wyróżnienie – Dominika Górczak

Jagoda Mazowsza 2017 (konkurs kulinarny):

- I miejsce – Adriana Redlicka
- II miejsce – Wiesława Oleksiak
- III miejsce – Monika Dąbrowska
- Wyróżnienia – Monika Perlan, Beata Machałowska, Helena Michalik



Całą imprezę prowadził, podobnie jak w ubiegłym roku, Marian Dachniewski a oprawę muzyczną zapewnił DJ Marcel. Relację na żywo prowadziło „Radio dla Ciebie”. Dużym zainteresowaniem cieszyły się „kadryl”, pokazy jazdy i walki na koniach. Zebranych zachwyciły amazonki ze stajni Taxus z Niegowa i Tosca z Jarzębiej Łąki z Sylwią Mędrzycką na czele.

Na scenie w Kicinach zaprezentowali się między innymi: Zespół Sygnalistów Myśliwskich „Pasja”, Zespół Pieśni i Tańca „Sława” z Zabrodzia, Młodzieżowa Orkiestra Dęta OSP Wyszaków, Zespół Bafla z Białogostoku, gwiazda wieczoru – Zespół Enej.

Impreza zgromadziła kilka tysięcy osób.

Jan Pys

Odrzańska Droga Wodna alternatywną drogą dla dostarczenia węgla do nowych bloków w Elektrowni Opole

Elektrownia i Elektrociepłownia Opole. W Opolu realizowana jest przez Polską Grupę Energetyczną PGE potężna inwestycja warta prawie 11,7 mld zł, którą jest budowa dwóch nowych bloków energetycznych. Inwestycja ma być zakończona do końca marca 2019 r. To największa inwestycja w Polsce po 1989 r. Po uruchomieniu nowych bloków Elektrownia Opole będzie elektrownią o łącznej mocy ponad 3,3 tys. megawatów. To prawie 8 % obecnego zapotrzebowania w kraju. Nowe bloki będą zużywać rocznie ok. 4 mln ton węgla transportowanego ze Śląska.

Podczas zorganizowanego w sierpniu 2016 r. w Dolnośląskim Urzędzie Wojewódzkim spotkania Górna Odra dla Gospodarki Kraju minister Gróbarczyk sygnalizował m.in., że najważniejsze jest przywrócenie żeglugi na Odrze Skanalizowanej, gdzie jest potencjał ładunkowy i warunki dla żeglugi są najlepsze.

W październiku 2016 r. przez premiera Morawieckiego, ministrów Gróbarczyka i Tchórzewskiego, wojewodę opolskiego Czubaka oraz przedstawicieli Elektrowni Opole podpisano List intencyjny w sprawie współpracy na rzecz stworzenia warunków racjonalnego i efektywnego wykorzystania możliwości żeglugowych Odrzań-

ską Drogą Wodną do transportu węgla z kopalń śląskich do PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna Oddział Elektrownia Opole.

Dostawy węgla do elektrowni zamiast koleją, powinny odbywać się odrzańskimi barkami. Będzie to bezpieczniejsze i pewniejsze. W tym celu należy wybudować port przeładunkowy. Budowa nabrzeża potrwałaby ok. 4 lat. Prace mogłyby się zacząć jeszcze w tym roku.

Transport rzeczny ma wiele walorów, które sprawiają, że jest transportem szczególnym. W niektórych sytuacjach jest niezastąpiony i idealnie nadaje się jak transport alternatywny.

Jest uzupełnieniem łańcucha logistycznego dostaw. Co w efekcie wpływa konkurencyjnie na wysokość kosztów usług transportowych i ostateczną cenę produktów. 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 transportem specjalistycznym dla pewnych rodzajów ładunków, jest predysponowany do przewozu ładunków niebezpiecznych, masowych, przestrzennych i wagowych (nietypowe, ponadnormatywne, ponadgabaryty, nienormatywy, wielogabaryty), przewozu odpadów komunalnych. Zaletą transportu rzeczno-ego jest zdolność do szybkiej alokacji znacznych ilości ładunków między regionami. Transport rzeczny jest ważny w łańcuchu dostaw jako transport alternatywny. Cechą alternatywnego środka transportu jest to, że wpływa na zmniejszenie opłat przewozowych innych środków transportu.

Żegluga Śródlądowa jest transportem ekonomicznym i nowoczesnym sprawdza się w multimodalnym łańcuchu transportowym gdyż:

1. Transport rzeczny jest rekordowo bezpieczny transport. Istnieje bardzo małe prawdopodobieństwo wypadków na drogach wodnych, a gdy się wydarzą, koszty wypadku są niskie w kategoriach ekonomicznych i ludzkich. Statki rzeczne przewożą ładunki niebezpieczne w bardzo wysokich standardach bezpieczeństwa

2. Niezawodność dostawy. Każdego roku zatłoczenie na drogach wzrasta. To z kolei zwiększa koszty i czas podróży, dzięki czemu europejska gospodarka jest coraz mniej konkurencyjna. Drogi wodne są alternatywą i omija zakorkowane drogi kołowe co zapewnia dostawę towaru do odbiorcy w terminie.

3. Niskie koszty infrastruktury. Przeniesienie transportu towarów na drogi wodne zmniejsza koszty potrzebne na inwestycje w infrastrukturę transportu kołowego i szynowego. Nakłady na budowę infrastruktury dróg wodnych są dużo niższe niż na infrastrukturę innych środków transportu. Śródlądowe drogi wodne charakteryzują się także stosunkowo niskimi kosztami utrzymania.

4. Wysoka zdolność przewozowa. Drogi wodne charakteryzują się ogromną nośnością na jednostkę transportową. Jeden statek zabiera ładunek o wadze 2000 ton. Tyle samo, co pociąg z 50 wagonami po 40 ton każdy i tyle samo, co 80 ciężarówek na każdej 25 ton. Żegluga śródlądowa oferuje bardzo niskie koszty transportu.

5. Doskonała sieć Intermodalna. Europejska sieć śródlądowych dróg wodnych łączy porty, miasta i miasteczka z centrami handlowymi i przemysłowymi zapewniając możliwości opłacalnych połączeń w łańcuchach dostaw przedsiębiorstw. Śródlądowe drogi wodne stanowią podstawę sieci połączeń intermodalnych.

6. Żegluga śródlądowa posiada rezerwy przewozowe. Śródlądowe drogi wodne w Europie wciąż oferują dużą ilość dostępnej rezerwy przewozowej. Na przy-

kład, obecnie tylko około 15% możliwości przewozowych Dunaju jest wykorzystywana.

7. Transport dla wszystkich rodzajów ładunków. Nie ma żadnych rodzajów ładunków, które nie mogą być przewożone na śródlądowych drogach wodnych. Przedsiębiorstwa żeglugowe oferują szeroki zakres typów statków, takich jak do przewozu ładunków suchych, płynnych, kontenerów, ro-ro statki zaspokajające wszelkie potrzeby spedytorów.

Zindywidualizowane koncepcje logistyczne zapewniają, że towary przewożone są na właściwym miejscu we właściwym czasie.

8. Efektywne wykorzystanie żeglugi śródlądowej. Technologie informatyczne są warunkiem wysokiej wydajności i skuteczności żeglugi śródlądowej w łańcuchach dostaw. Usług informacji rzecznej (RIS) stanowią podstawę do zindywidualizowanych usług dla spedytorów łącznie żeglugi śródlądowej w łańcuchu dostaw. RIS łączy dane towarowe do danych o ruchu, umożliwiając autoryzowanym użytkownikom w łańcuchu logistycznym do śledzenia ładunku w czasie rzeczywistym.

9. Wprowadzenie taniego transportu rzeczno-ego do łańcucha transportowego znacząco racjonalizuje stawki frachtów innych gałęzi transportu.

10. Długa żywotność środków transportu. Floty przewozowe kołowe czy szynowe wymieniane są najczęściej co 10 lat lub częściej. W żegludze śródlądowej żywotność floty sięga 50 i więcej lat.

11. Niska pracochłonność. Żegluga śródlądowa charakteryzuje się niską pracochłonnością do przewiezienia masy ładunkowej na poziomie ok. 2000 t w żegludze śródlądowej zatrudnionych są dwie osoby, w transporcie kołowym jest to 200 osób.

Transport rzeczny jest ekologiczny i charakteryzuje się rekordowo niskimi kosztami środowiskowymi.

Wszystkie badania przeprowadzone w celu oszacowania kosztów środowiskowych pokazują, że żegluga śródlądowa jest najbardziej ekologiczną gałęzią transportu. Regulacja rzek pozwoli zmniejszyć emisję gazów cieplarnianych. Statki żeglugi śródlądowej emitują 5 razy mniej gazów cieplarnianych niż transport kołowy. Dodatkowo na 2020 rok wyznaczono zmniejszenie emisji o 20 % w porównaniu do poziomu z roku 1990 i planuje się znacznie ograniczyć zanieczyszczenie do roku 2050. Inwestycje na rzekach objętych szczególnymi warunkami ochrony obszarów (Natura 2000) są możliwe. Odpowiedni dokument Komisji Europejskiej pt. Wytyczne w sprawie żeglugi śródlądowej i obszarów Natura 2000 został opublikowany w październiku 2012 roku. Regulacja rzeki jest konieczna, gdyż (1) zmniejszy liczbę wypadków na drogach kołowych (2) najmniej szkodliwe skutki wypadków (3) najmniejszy stopień hałasu (4) droga wodna nie zajmuje terenów (5) sprzyja ekorozwojowi (6) sprzyja wypoczynkowi człowieka. Im więcej przewożymy ładunków żegluga śródlądowa, tym bardziej przyczyniamy się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i korków na ulicach. Gospodarcze wykorzystanie akwenów śródlądowych i m.in. przeniesienie części ładunków z dróg kołowych na drogi

wodnej może zmniejszyć emisję CO₂ o ok. 12 mln ton rocznie. Przeniesienie ładunków na drogi wodnej jest zgodne z wytycznymi płynącymi z tzw. Białej Księgi transportu – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.

Zgodnie z nimi Państwa Członkowskie UE do 2030 r. powinny przenieść 30 % drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km np. na transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50 % tego typu transportu. Kolejne zmniejszenie emisji może przynieść zabudowa rzek elektrowniami wodnymi i uzyskanie z elektrowni wodnych ok. 10% energii elektrycznej. Szacuje się, że może to przynieść kolejną redukcję emisji o 20 mln ton CO₂ rocznie.

Z rozwojem transportu rzeczno-żeglarskiego wiąże się także dodatkowe, pośrednie korzyści. Inwestycje na rzekach zwiększają ich wartość gospodarczą. Podnoszą kulturę czyli poziom rozwoju cywilizacyjnego rzek. Gromadzona między stopniami woda to surowiec niezbędny dla rozwoju wielu dziedzin gospodarki narodowej. Surowiec ten ma swoją wartość ekonomiczną. Korzyści ekonomiczne mogą przynieść także usługi wodne świadczone na stopniach wodnych: hydroenergetyka, rybactwo i rybołówstwo, melioracje, pozyskiwanie kruszywa, transport rzeczny, turystyka. Wzrost ekonomicznymi nowoczesnej rzeki są także bezpieczeństwo powodziowe oraz ekologia. Dodatkowe korzyści ekonomiczne wynikające z regulacji rzek to także: (1) koło zamachowe gospodarki, (2) katalizator integracji regionów, (3) wzrost miejsc pracy, (4) likwidacja strat związanych z powodzią i suszami, (5) wzrost produkcji rolnej i inwestycji związanych z poprawą stosunków wodnych (6) rozwój przemysłu (7) rozwój hydroenergetyki, (8) korzyści środowiska, które mają także wymiar ekonomiczny (9) rozwój turystyki wodnej¹.

Przepustowość infrastruktury transportu wodnego. W sierpniu br. wicepremier i minister rozwoju Mateusz Morawiecki mówiąc w Opolu o potrzebie rozwoju infrastruktury rzeczno-żeglarskiej akcentował, że pod względem wodnego transportu śródlądowego zapóźnienie Polski względem zachodnich sąsiadów sięga 100-150 lat. „Dlatego nie zdarzy się tutaj nic w dwa lata, ani nawet w cztery. Ale pierwszy krok na pewno już zrobiliśmy” – zaznaczył, nawiązując do zapowiedzi przeznaczenia przez rząd miliarda złotych na usunięcie tzw. wąskich gardeł dla barek na Odrze (część z tej kwoty ma trafić na Opolszczyznę).

Obecnie elektrownia i elektrociepłownia Opole zużywają ok 6 mln t węgla rocznie. Po oddaniu dwóch nowych bloków zużycie wzrośnie do ok 10 mln t węgla rocznie. Wobec takiej masy ładunkowej ważnym zagadnieniem będzie przepustowość infrastruktury punktowej tj. opolskiego nabrzeża przeładunkowego oraz

dywersyfikacja ładunku na dwa porty śląskie w Koźlu i Gliwicach i ich przepustowość. Ważnym zagadnieniem będzie także przepustowość żeglarskiej infrastruktury liniowej Kanału Gliwickiego i Odry Skanalizowanej.

Port Koźle, mimo braku infrastruktury przeładunkowej, posiada baseny portowe i znajduje się w stosunkowo niewielkiej odległości od kopalni śląskich. Niestety, kozielski port, niegdyś gospodarcze serce miasta, od lat popada w ruinę. Obecnie teren został wydzierżawiony przez prywatnego inwestora, spółka Kędzierzyn-Koźle Terminale, który zamierza stworzyć tam nowoczesne centrum logistyczne. Inwestycja w port ma kosztować 360 mln zł. Jak mówią inwestorzy, w pierwszej kolejności powstanie terminal płynnych produktów masowych, następnie będzie to terminal kontenerowy i terminal produktów sypkich. Jeśli tylko wszystko pójdzie zgodnie z planem, terminal produktów płynnych ma być ukończony już pod koniec 2018 r. Co oznacza, że obecny inwestor nie planuje uruchomienia przeładunku węgla w porcie.

Port Gliwice jest obecnie zarządzany przez Śląskie Centrum Logistyki S.A. w Gliwicach. Posiada odpowiednią infrastrukturę, „jest najnowocześniejszym i najbardziej uniwersalnym portem śródlądowym w kraju. Posiada odpowiednią dla przeładunku węgla długość nadbrzeży oraz warunki przeładunkowe. Gliwicki port posiada połączenie z portami morskimi takimi jak Szczecin czy Świnoujście oraz siecią kanałów Europy Zachodniej”. Prezes Portu twierdzi, że jest gotowy do rozpoczęcia obsługi barek z zapleczem i przyjąć miliony ton węgla.

Przepustowość dróg wodnych. Parametrem istotnym dla rentowności transportu rzeczno-żeglarskiego jest przepustowość drogi wodnej. Porównując przepustowość Odry Skanalizowanej i Kanału Gliwickiego należy podkreślić, że Kanał Gliwicki posiada przepustowość dużo mniejszą. Pomimo odpowiedniej szerokości szluz znajdujących się na Kanale należy pamiętać, że szluzy tu są krótsze niż na Odrze. Zestawy pchane muszą się rozpinać i każda z barek musi być szluzowana oddzielnie co oznacza, że zestaw pchany szluzowany jest dwoma cyklami szluzowania. Przepustowość dróg wodnych można uzyskać ze wzoru.

$$P = 60 \times B \times b \times W \times a / T$$

P – przepustowość drogi wodnej

B – ilość dni nawigacji w roku

b – przeciętna liczba godzin pracy szluzy na dobę

W – ładowność statku

a – współczynnik wykorzystania statku i nierównomierności ruchu (0.5-0,8)

T – czas trwania jednego szluzowania²

1) J. Pyś, Logistyka- żegluga śródlądowa, Skrypt dla słuchaczy WSB, Wrocław 2014.

2) Wielu autorów, Podręcznik do nauki nawigatora na statkach żegluga śródlądowa, Wrocław 1984.

Inną ważną barierą Kanału mogącą wpłynąć na jego przepustowość może okazać się zasilanie w wodę. Woda, jej ilość w kanale ma strategiczne znaczenie dla jego użytkowania. Kanały żeglugowe to drogi wodne, w których woda nie płynie i w przeciwieństwie do rzek nie ma tu nurtu. Jednak niewielki ruch wody wymuszany jest tu przez śluzowania. Na kanałach komory przy śluzowaniu w górę lub w dół zawsze napelniane są wodą z górnego awanportu co oznacza, że woda spływa z górnych stanowisk w kierunku do dołu. Taki użytkowanie kanału może doprowadzić do tego, że woda spłynie i w końcu jej w kanale zabraknąć. Dlatego Kanały muszą być zasilane w wodę. Kanał Gliwicki zasila niewielka rzeka Kłodnica. Aby zmniejszyć przepływ wody w kanale, projektanci planują tzw. śluzy oszczędnościowe. Są to śluzy zasilane wodą z szeregu zbiorników, które znajdują się obok śluz. Na Kanał Gliwickim również zaprojektowany jest system zmniejszania przepływów wody w kierunku z góry w dół.

Zaprojektowane tu są podwójne śluzy – jedna dla jazdy w górę – druga dla jazdy w dół. Śluzy te są ze sobą zespolone, co umożliwia swobodny przepływ wody. Połączenie ze sobą śluz zapewnia zasilanie komory nie tylko woda z górnego awanportu, ale także ze śluzy obok. Taki sposób zasilania pozwala zaoszczędzić ponad 50% wody. Niestety, od wielu lat połączenie umożliwiające swobodny przepływ wody między podwójnymi śluzami nie istnieje. Dlatego ważne dla przepustowości Kanału Gliwickiego może się okazać przywrócenie zasilania w wodę między podwójnymi komorami śluz.

Z powyższych rozważań dotyczących transportu węgla ze Śląska do Opolą wynika, że transport wodny i inwestycje z nim związane to bardzo ważny element gospodarki narodowej. Przy obecnym stanie infrastruktury żeglugowej należy przeanalizować, czy przy wolumenie ok. 10 mln t węgla rocznie transport rzeczny ma być głównym transportem dla węgla do odbiorcy w Opolu, czy będzie transportem alternatywnym, uzupełniającym ten transport.

Z cyklu: skąd się to wzięło ?

„W Pacanowie Kozy kuja”

"W Pacanowie kozy kuja
więc Koziołek - mądra głowa
błąka się po całym świecie
aby dojść do Pacanowa. (...)"



Okładka książki Kornela Makuszyńskiego (tekst) oraz Mariana Walentynowicza, 120 przygód Koziołka Matołka, Nakład Gebethnera i Wolffa, wydanie szóste.



Kornel Makuszyński
1884-1953



Marian Walentynowicz
1896-1967



Pomnik Koziołka Matołka
w Pacanowie

Wszyscy pamiętamy pierwszą zwrotkę tej bajki Kornela Makuszyńskiego o Koziołku Matołku.

Ale nie wszyscy wiemy, że jest prawdą, że „w Pacanowie Kozę kują”!

Potwierdziła to Przewodniczka (przebrana za wróżkę) „Europejskiego Centrum Bajki” w Pacanowie, w czasie zwiedzania tego wyjątkowego muzeum przez Wolontariuszy Fundacji Otwartego Muzeum Techniki.

Kiedyś w Pacanowie kowalami byli wyłącznie mężczyźni o nazwisku Koza.

O czym informuje – też zaskoczony tą informacją – miłośnik odkrywania prawdy przy tworzeniu wszelkich bajek

Kpt. „Nemo”

Fotografie dostępne przez Internet

Korespondencję prosimy kierować na adres:

H/P Nadbor, Górny awanport śluzy Szczytyni, 50-370 Wrocław, Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@fomt.pl; <http://www.fomt.pl>; „Bractwo Mokrego Pokładu”

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek, Wojciech Ślodziński

Mecenasi Biuletynu: Stocznia Malbo Sp. z o.o., Hydroprojekt Wrocław Sp. z o.o., ABM Sp. z o.o. Wrocław,
Żegluga Bydgoska Sp. z o.o., Fabiko Sp. z o.o. Szczecin, OT Logistics SA