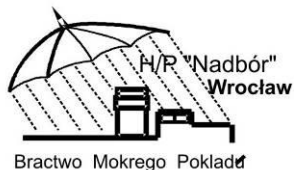


PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn Nr 169

Rok XV

październik 2017

Nakład biuletynu sfinansowany przez 

XIV Międzynarodowy Warsztat Archeologii Przemysłowej

Miał miejsce na barce „Irena”, w dniach od 15 do 17 września. Łączyliśmy go z jubileuszem 15-lecia Bractwa Mokrego Pokładu i Europejskimi Dniami Dziedzictwa. Na 4 sesjach Warsztatu przedstawiono 12 artykułów, z 20 opublikowanych w 13 tomie „Techniki w dziejach cywilizacji”, który mając też charakter materiału szkoleniowego adresowanego m.in. do nauczycieli i animatorów kultury, opublikowaliśmy jak wypada przed obradami konferencji. Pomogli wolontariusze,



w lipcu uczestniczący w obozie, dofinansowanym w programu „Wolontariat dla dziedzictwa” Narodowego Instytutu Dziedzictwa MKiDN.

Pojawili się również na barce. Dzięki temu Justyna Pobiedzińska mogła przeprowadzić z nimi rozmowy, które zaowocują fotoreportażem o pracach wolontariatu na statkach Muzeum Odry FOMT.

W sesji piątkowej Warsztatu uczestniczyła młodzież Akademickiego Liceum Ogólnokształcącego przy Politechnice Wrocławskiej.

Wieczorem przybyli aktorzy opolskiego teatru Ekostudio, uświetniając spotkanie i Bractwa i wolontariuszy i uczestników XIV MWAP. W sobotę przyjmowaliśmy również mieszkańców Wrocławia, których przybyło jednak niewiele, dopisali natomiast w niedzielę. Odwiedziło nas ok. 300 wrocławian.



Stanisław Januszewski, *Pionierzy. Polscy pionierzy lotnictwa 1647 – 1918*, FOMT, Wrocław 2017, s. 670, indeks nazwisk, format A-4, okładka twarda z obwolutą.

Polecamy uwadze wszystkich zainteresowanych dziejami lotnictwa, zwłaszcza polskim doń wkładem, kolejną publikację Stanisława Januszewskiego, wyjątkowy słownik biograficzny Polaków czynnych na polu aeronautyki i lotnictwa do 1918 r., do dnia odzyskania przez Polskę niepodległości. Autor znalazł w nim miejsce dla 1600 osób, zarówno dla aeronautów jak i lotników, wynalazców i konstruktorów, uczonych, teoretyków myśli lotniczej, działaczy związków i organizacji lotniczych, popularyzatorów aeronautyki i lotnictwa, a także obcokrajowców czynnych na gruncie historycznych ziem polskich.

W oparciu o bogatą podstawę źródłową, Stanisław Januszewski odsłania koleje losów ponad 1600 Polaków, dorobek intelektualny wielu zapomnianych, twórców i beneficjentów myśli lotniczej. Występowali w różnych środowiskach: arystokratów i ziemian, kapitalistów i przemysłowców, kupców, techników, robotników i wieśniaków, nawet przestępców czy złodziei, w środowiskach zróżnicowanych społecznie, zawodowo, wykształceniem, wiekiem, aktywnych nie tylko na gruncie historycznych ziem polskich, ale również poza ich granicami, w Rosji, Austrii, Niemczech, Francji, w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, Argentynie czy Brazylii. Wielu z nich pozostawiło trwałe ślady w annałach techniki i lotnictwa Rosji, Francji i innych krajów osiedlenia. Działając na gruncie państw i ośrodków rozwiniętych przemysłowo i technicznie, środowisk podejmujących problematykę lotniczą w jej aspekcie naukowym, technicznym czy produkcyjnym bądź militarnym, z powodzeniem dokonali recepcji osiągnięć i stanu techniki światowej, przyswajając ją również polskiej kulturze technicznej. Szczególny zaś status Polaków pozabawionych w XIX stuleciu własnego państwa sprawił, że polska diaspora odegrała też

wyjątkową rolę w transferze idei lotu między naukowymi „szkołami lotniczymi” ówczesnej Europy, ośrodkami produkcyjnymi, organizacjami i związkami lotniczymi, czy też środowiskami opiniotwórczymi.

Wkrótce ukaże się tom drugi słownika, prezentujący kariery lotnicze Polaków, w latach 1914 – 1918 służących w siłach powietrznych państw – stron Wielkiej Wojny. To dalsze ponad 1000 nazwisk aeronautów, pilotów, obserwatorów, żołnierzy służb naziemnych aeronautyki i lotnictwa, z których wielu, z przełomem 1918/1919 r., stanęło w szeregach Wojska Polskiego. To wyjaśnia również fenomen II Rzeczypospolitej, która w obliczu wojen granicznych lat 1918-1921, stworzyła sprawne struktury organizacyjne sił powietrznych, szkolnictwa lotniczego, przemysłu, zyskując kadry wykształcone na obcym gruncie, zdolne do przeniesienia i wdrożenia swoich doświadczeń we własnym, od końca 1918, kraju.

Książkę można nabyć w Fundacji Otwartego Muzeum Techniki (www.fomt.pl), w cenie 100 zł., zamówienia składać przez pocztę elektroniczną nadbor@fomt.pl

Stanisław Błasiak

Przyszłoroczna edycja Kalendarza Odrzańskiego którego motywem przewodnim są odrzańskie stocznie przysporzyła mi nie lada problemów. Zdobycie wiarygodnych materiałów stanowiło nie lada wezwanie, a i te które udało mi się uzyskać różniły się w zależności od sympatii politycznej opracowującego. Jednak po żmudnej pracy „szperacza” w „śmietniku historii” udało mi się zgromadzić tak obfity materiał, że umieszczenie go na kartach kalendarza co najmniej potroiło by jego objętość. Pomyślałem więc, że ogólne wprowadzenie w temat potraktuję jako prolog do wydania kalendarza ale umieszczony na łamach biuletynu „Prosto z pokładu” Prolog oparty został w większości na pracy Stanisława Koziarskiego „Żegluga na Odrze”. Żałuję bardzo, że autor całkowicie przemilczał rabunkowy zabór mienia stoczniowego jakiego dopuszczała się wojskowa „administracja” stoczni i jaki skutek odniosła ona w zagospodarowywaniu przejmowanych obiektów stoczniowych.

ODRZAŃSKIE STOCZNIE

Po zakończeniu działań wojennych w 1945 roku na Odrze pod zarządem polskim znalazła się jedynie stocznia w Głogowie, pozostałe stocznie były częściowo administrowane przez wojska radzieckie. W połowie 1946 roku spółka z ograniczoną odpowiedzialnością „Polska Żegluga na Odrze” z siedzibą we Wrocławiu w celu zapewnienia normalnej pracy żeglugi śródlądowej na Odrze poza stocznia w Głogowie przejęła warsztaty remontowe w Koźlu, Dobrzeńcu i Szczecinie.

W tym czasie tylko część warsztatów stoczniowych była zarządzana przez „Polską Żeglugę na Odrze”. Stocznie w Koźlu-Rybarze, Januszkowicach, Wrocławiu (Zacisze), Odrowążu, Opolu, Brzegu, Ratowicach, Urazie i Kostrzynie należały do administracji dróg wodnych, ponadto stocznie we Wrocławiu (Odra), Nowej Soli i Malczycach były zarządzane przez Zjednoczenie Przemysłu Kotlarskiego. Przejęte w 1946 roku stocznie były w znacznym stopniu zniszczone na skutek działań wojennych.

Mimo zniszczeń i braku w wyposażeniu maszynowym stocznie rozpoczęły jeszcze w 1945 roku remonty statków wydobywanych z dna Odry Pierwsze rozpoczęły prace stocznie w rejonie górnej Odry gdzie nie było trudności ze skompletowaniem wykwalifikowanych pracowników i z końcem 1946 roku odbudowane stocznie rozpoczęły profilową produkcję. Najwcześniej w nowe maszyny wyposażono stocznie we Wrocławiu i Nowej Soli.

W latach 1946-1946 porządkowano tereny stoczni rzecznych, kompletowano wyposażenie i prowadzono równoległe prace nad odbudową taboru rzeczno-żeglarskiego. Zaniedbano natomiast odbudowę warsztatów stoczniowych w małych miejscowościach nadodrzańskich,

które znajdowały się pod zarządem administracji dróg wodnych. W pierwszych latach po odbudowie wyposażenie stoczni nie było wystarczające dla zapewnienia ciągłości produkcji. Pochylnie były przeważnie systemu poprzecznego a wózki były poruszane windami ręcznymi. Park obrabiarkowy był niedostateczny dla charakteru produkcji, transport wewnętrzny opierał się na wózkach poruszanych siłą mięśni ludzkich, brak było również podstawowych materiałów i wykwalifikowanej siły roboczej.

Z dniem 1 stycznia 1950 nastąpiła reorganizacja, w wyniku której z przedsiębiorstw żeglugowych wyodrębniono stocznie, tworząc osobne przedsiębiorstwo pod nazwą Państwowe Stocznie Rzeczne.

Nowo powołane przedsiębiorstwo przejęło stocznie i warsztaty stoczniowe Koźle Januszkowice, Koźle Rybarze, Koźle Cypel, Dobrzeń i Odrowąż. W rejonie Wrocławia – Zacisze, Odra i Osobowice, w rejonie Szczecina – Gryf i Bałtyk oraz Głogowa. Stocznie z chwilą połączenia przestały być samoodzielnymi przedsiębiorstwami i nie wykazywały należytego zainteresowania efektami gospodarczymi swojej działalności. Mniejsze zakłady i warsztaty stoczniowe zostały podporządkowane administracji dróg wodnych

lub Państwowej Żeglugi na Odrze (Nowa Sól). Następna reorganizacja nastąpiła w 1951 roku, kiedy to powstało Ministerstwo Żeglugi któremu podporządkowano również stocznie rzeczne. Największe cztery stocznie rzeczne zostały powołano jako przedsiębiorstwa samodzielne, a mianowicie Szczecińska Stocznia Rieczna Gryf i warsztaty na wyspie Parnica., Głogowska Stocznia Rieczna, Wrocławska Stocznia Rieczna (Zacisze i Odra), Kozielska Stocznia Rieczna (stocznie i warsztaty remontowe w Rogach, Januszkowicach i Dobrzeniu).



Ponadto Żegluga na Odrze przejęła stocznie w Nowej Soli, Wrocławiu Osobowicach i Koźlu Rybarzach, a następnie w roku 1952 warsztaty w Ratowicach i w 1954 roku stocznie w Malczycach przekazując równocześnie warsztaty w Ratowicach do Wrocławskiej Stoczni Riecznej. Stocznia w Opolu oraz kilka innych warsztatów stoczniowych podlegało w tym czasie lokalnej administracji dróg wodnych a warsztaty w Odrowążu Zakładom Eksploatacji Żwiru.

W latach 1948 – 1950 potencjał produkcyjny stoczni rzecznych ulega podwojeniu. W roku 1952 oprócz odbudowy i remontów statków rozpoczęto również w stoczniach rzecznych budowę nowych jednostek pływających, ponadto 25 % potencjału stoczniowego było zaangażowane w produkcję dla przemysłu hutniczego i węglowego nie związaną z żeglugą śródlądową.

W latach 1950 – 1955 największy wysiłek inwestycyjny włożono w rozbudowę stoczni w Głogowie. Uruchomiono tam produkcję barek typu „Wielka Wrocławka”, a następnie zbudowano dwa prototypowe holowniki (parowy i motorowy). Zwiększono również potencjał produkcyjny przeznaczony na re-

monty floty wszystkich stoczni odrzańskich, co było niezbędnym warunkiem zapewnienia normalnej pracy żeglugi śródlądowej na Odrze.

Stocznie rzeczne były bardziej zaawansowane finansowo budową nowych statków niż remontami (przykładowo w 1956 roku udział w produkcji nowych jednostek wyniósł 22,8 %, w 1960 roku udział ten wzrósł już do 70,4 %). Produkcję w stoczniach rzecznych w latach 1950 – 1960 hamowało techniczne zacofanie parku maszynowego oraz występujące braki materiałów, co sprzyjało przyjmowaniu zamówień spoza żeglugi (stocznie rzeczne w Głogowie, w wyniku takich perturbacji, przekształcono w 1957 roku w fabrykę Maszyn Budowlanych.

Opracowany przed 1960 r. program rozwoju żeglugi śródlądowej i wieloletni program modernizacji floty umożliwił rozpoczęcie działalności inwestycyjnej w stoczniach rzecznych. Poważne zwiększenie nakładów inwestycyjnych w latach 1960 – 1965 na rozwój stoczni rzecznych pozwoliło na budowę nowych jednostek pływających i prowadzenie remontów.

Poza produkcją, na potrzeby armatorów krajowych zawierano pierwsze kontrakty zagraniczne, np. dostawę 10 barek motorowych dla armatora holenderskiego.

W 1957 roku rozpoczęto budowę nowej stoczni rzecznej w Koźlu, która to inwestycja została zakończona w 1972 roku (tylko w latach 1965 – 1972 wydatkowano na budowę 230 mln zł).

W 1961 roku rozpoczęto przebudowę Wrocławskiej Stoczni Riecznej, w wyniku której potencjał produkcyjny stoczni wzrósł z 758 tys. rgn w 1961 r. do 1325 rgn w 1969 roku oraz uzyskano wzrost produkcji o około 70 %, wydatkując na ten cel 140 mln zł. Ponadto w latach 1961 – 1967 przeprowadzono kosztem ponad 25 mln zł pierwszy etap modernizacji Szczecińskiej Stoczni Riecznej. W omawianym okresie dominującą rolę po odebraniu stoczni w Głogowie odgrywały trzy duże wielozakładowe stocznie w Koźlu, Wrocławiu i Szczecinie. Z dniem 1 lipca 1965 roku w celu sprostania zwiększającym się potrzebom P.P. Żeglugi na Odrze we Wrocławiu w zakresie remontów floty zostało powołane nowe przedsiębiorstwo Remontowa

Stocznia Rzeczna we Wrocławiu. W skład tego przedsiębiorstwa weszły przejęte z Żeglugi na Odrze warsztaty stoczniove Wrocław Osobowice i Malczyce oraz baza remontowa w Nowej Soli a ponadto z Wrocławskiej Stoczni Rzecznej wydział „Odra”. Zadaniem nowo powstałego przedsiębiorstwa, podobnie jak w „Stoczni Kozielskiej”, były przede wszystkim remonty floty Żeglugi na Odrze, a tylko w niewielkim stopniu budowa nowych jednostek. Już w pierwszych latach po powstaniu przedsiębiorstwa podjęto działania inwestycyjne zmierzające przede wszystkim do zwiększenia zdolności produkcyjnych stoczni.



W latach 1966 – 1969 zmodernizowany został wydział w Nowej Soli, a następnie w latach 1971 – 1972 przeprowadzono rozbudowę wydziału „Odra” we Wrocławiu. Łączne nakłady poniesione w Remontowej Stoczni Rzecznej we Wrocławiu w latach 1961 – 1970 zamknęły się w kwocie 55,5 mln zł. Praktyka lat następnych wykazała, że w Remontowej Stoczni Rzecznej we Wrocławiu w coraz większym stopniu zaczęto odchodzić od mniej opłacalnych remontów statków rzecznych na rzecz budowy nowych jednostek na eksport. Dlatego też przekazanie własnego zaplecza remontowego floty przez Żeglugę na Odrze we Wrocławiu okazało się posunięciem niekorzystnym, gdyż stracono możliwość bezpośredniej ingerencji w sprawy remontów własnego taboru pływającego.

W związku z tym ponownie wrócono do koncepcji posiadania przez Żeglugę na Odrze własnych baz remontowych. W 1971 roku zostały przekazane Żegludze na Odrze z Kozielskiej Stoczni Rzecznej wydziały Januskowice i Cypel oraz w 1972 roku z Remon-

towej Stoczni Rzecznej we Wrocławiu wydział Wrocław Osobowice. W wyniku tych decyzji Żegluga na Odrze mogła operatywnie kierować przebiegiem remontów, szczególnie bieżących i awaryjnych co korzystnie wpłynęło na stan gotowości technicznej floty.

Po 1970 roku coraz większego znaczenia w działalności odrzańskich stoczni rzecznych nabierała produkcja statków na eksport z wyraźnie zarysowującą się specjalizacją w zakresie dużych zbiornikowców przeznaczonych dla zachodnioeuropejskich armatorów.

Produkcja ta charakteryzowała się dużą efektywnością ekonomiczną, co stwarzało zachętę do dalszego jej rozwijania, często kosztem tak niezbędnych dla Żeglugi na Odrze, remontów floty.

Ważnym elementem wpływającym ujemnie na działalność stoczni rzecznych było utrzymywanie systemu pracy w systemie jednomianowym. Przed 1980 rokiem, w wyniku zrealizowanych inwestycji, we wszystkich nadodrzańskich stoczniach wzrosły zdolności produkcyjne.

Z powodu braków kadrowych potencjał ten był wykorzystywany tylko w połowie. Najkorzystniej kształtowała się produkcja (1978 rok) w roboczogodzinach efektywnych (rge) w stoczni Odra w Szczecinie i Stoczni Remontowej we Wrocławiu.

Najniższy stopień wykorzystania zdolności produkcyjnych występuje w stoczniach najnowszych, a zwłaszcza w nowo wybudowanej stoczni w Kędzierzynie Koźlu. Jedną z podstawowych cech tej stoczni jest posiadanie 12 stanowiskowego slipu rozrządowego z pochylnią o szerokości 70 m, co zapewniało ciągłość procesu technologicznego.

Największą stocznia Nadodrza była jednak Wrocławska Stocznia Rzeczna, posiadająca największą powierzchnię produkcyjną, produkcję i zatrudnienie. Wrocławska Stocznia Rzeczna była typową stocznia produkcyjną specjalizującą się w budowie jednostek pływających, które w większości przeznaczone były na eksport (drobnicowce, tankowce, kutry portowo-redowe). Ponadto znaczący udział w produkcji miały dostawy kooperacyjne jazów i produkcja specjalna.

Natomiast na remonty przeznaczona była tylko niewielka część dysponowanej mocy produkcyjnej (13 % w 1978 r.).

Powstałe trzy stocznie rzeczne są stoczniami remontowo-produkcyjnymi, przy czym udział produkcji remontowej w Stoczniach Remontowych w Kędzierzynie Koźlu i Wrocławiu przekraczał w 1978 r. 50 % realizowanej produkcji w roboczegodzinach efektywnych (rge). Po 1980 r. potencjał produkcyjny tych stocznii uległ zmniejszeniu, co z kolei wpłynęło na działalność przedsiębiorstwa Żegluga na Odrze. Stocznia Remontowa we Wrocławiu, zwłaszcza na wydziale Odra specjalizowała się w produkcji barek pchanych na potrzeby krajowe a stocznia w Kędzierzynie Koźlu w produkcji pchaczy typu „Nosorożec”. Obie stocznie równocześnie prowadziły produkcje eksportową.

Największy udział w remontach statków dla Żeglugi na Odrze miała Stocznia Remontowa we Wrocławiu, która w 1978 roku przeznaczała na remonty 58,2 % ogólnej produkcji, w tym wydziały zamiejscowe w Nowej Soli i Malczycach znacznie ponad 90 %. Wydział w Nowej Soli specjalizował się w wykonywaniu remontów o dużych zakresach prac na wszystkich typach statków, natomiast wydział w Malczycach w remontach wszystkich typów barek pchanych. Stocznia w Kędzierzynie Koźlu specjalizowała się w remontach barek motorowych BM-500, pchaczy typu Tur i Bizon oraz w mniejszym stopniu barek pchanych. Stocznia „Odra” w Szczecinie ponad 30 % produkcji realizowanej produkcji przeznaczała na remonty statków różnych typów.

W realizacji remontów floty odrzańskiej miało miejsce również własne zaplecze Żeglugi

na Odrze, którego podstawę stanowiły w dużej mierze bazy remontowe w Januszkowicach, Koźlu Cyplu i Wrocławiu Osobowicach oraz w Szczecinie. Zadaniem wymienionych baz remontowych było przede wszystkim przygotowanie jednostek pływających do sezonu nawigacyjnego poprzez wykonanie przeglądów i remontów o małym zakresie prac pokładowych i silnikowych. Ponadto w bazach remontowych były również wykonywane remonty dla odnowienia klasy.

Bazy remontowe pomimo małego potencjału remontowego były niezmiernie ważnym ogniwem w systemie organizacji remontów bieżących i poawaryjnych. W 1978 roku wykonały 19 % wszystkich remontów floty P.P. Żegluga na Odrze. Zwiększenie ilości remontów wykonywanych przez bazy remontowe paraliżował brak wykwalifikowanych pracowników, zdolności produkcyjne tych baz wykorzystywane były średnio tylko w 60 %.

We wszystkich bazach remontowych stan techniczny budynków oraz maszyn i urządzeń był bardzo zły i wymagał gruntownej modernizacji, ponadto we wszystkich bazach za wyjątkiem Januszkowic brak było pochylni co znacznie ograniczało zakres remontów. Niezależnie od remontów bazy remontowe usuwały drobne usterki co przekładało się na podtrzymanie normalnych warunków pracy, stopnia zdolności usługowej i zapobieganie nadmiernemu i przedwczesnemu zużyciu statków.

Janusz Fafara

CIEKAWOSTKI HISTORYCZNE

Król Czech Jan Luksemburski – jako zięć i szwagier polskich królów, którymi byli dwaj ostatni Przemyslidzi, uważał się również za dziedzica tronu polskiego, z którego ostatecznie zrezygnował z uwagi na trudnych przeciwników jak: Władysław Łokietek i Kazimierz Wielki.

W roku 1335, po negocjacjach w Trenczynie i Wyszehradzie król polski Kazimierz Wielki zrzekł się jednak swoich praw do Śląska na rzecz Jana Luksemburskiego.:

„1335 (24. sierpnia) Trenczyn Trenčin w zachodniej Słowacji, w dzień św. Bartłomieja Apostoła.

Rozpoczęły się rokowania do Układu Trenczyńskiego, prowadzonego pomiędzy stroną polską i czeską, kontynuowane 12 listopada tegoż roku w Wyszehradzie Visegrád w północnych Węgrzech, w którym to obie strony uzgodniły respektowanie zwierzchności Jana Luksemburskiego nad księstwami śląskimi, które złożyły hołd lenny oraz księstw wrocławskiego i głogowskiego.” (z archiwum Eugeniusza Braniewskiego).



W dniu 20 marca 1337 r. Jan Luksemburski nadaje przywilej wolnej żeglugi dla Wrocławia zwalniający kupców z wszelkich opłat oraz usuwał utrudnienia w uprawianiu żeglugi na Odrze.:

(“Primo quod vniuersa theolonia inconsueta et de nouo instituta in terris principum siue in aqua aut in terra omnimode debeant remoueri. 2. Item quod vniuersa obstacula in fluuio Odrze rzeka Odra facta, vbicunque sint, remoueantur, et aque cursus vsque ad amplitudinem sedecim vlnarum et vnus palme dilatetur propter nauium transitum commodosum infra Bregam Brzeg et Crosnam Krosno Odrzańskie” z archiwum E. Braniewskiego).

Niestety realizacja powyższego zarządzenia przebiegała z dużymi oporami a nawet wydano nowe pozwolenia budowy jazów młyńskich.

Karol IV, król czeski i rzymski, odnawia zarządzenie swego ojca Jana Luksemburskiego, nakazujące zlikwidowanie wszelkich urządzeń wodnych na Odrze, utrudniających żeglugę, rybołówstwo i handel.:

1349, 8 X, Cheb (Egra)

“VIII die mense Octobris, regnorum nostrorum anno quarto

Karol, król rzymski i czeski (Karolus ... Romanorum rex semper augustus et Boemie rex), nakazuje staroście i radzie miasta Wrocławia (Wratislauiensis) usunięcie wszystkich nowo powstałych jazów (obstacula vulgariter wuer) na Odrze (Odera).”



Pieczęć wystawcy. Oryg.: łac., WAP Wrocław, sygn. Dok. m. Wrocławia, 1349, 8 X, Cheb (Egra). Druk: Bresl. Urkb., s. 175-176, nr 195.

Polska Akademia Nauk – Oddział we Wrocławiu – Prace Komisji Nauk Humanistycznych Nr 11 – Regesty Śląskie – tom II – 1349-1354 – Opracowali: Kazimierz Bobowski, Marek Cetwiński, Janina Gilewska-Dubis, Anna Skowrońska, Bronisław Turoń, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk-Łódź – Zakład Narodowy imienia Ossolińskich – Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk.

W 1668 roku oddano do użytku kanał Odra-Sprewa, który przyczynił się do ożywienia żeglugi na Odrze, a na Wyspie Mieszkańskiej zbudowano pierwszy port we Wrocławiu. Jak to zwykle bywa uprawianie wolnej żeglugi na Odrze napotyka stale na prze-

szkody; czy w postaci przywilejów młynskich, cła lub innych utrudnień, jak i obecnie braku wody i problemów utrzymania odpowiedniej głębokości szlaku żeglownego.

Wyszperał: Władysław Wąsik

Relacja ze spotkania Bractwa Mokrego Pokładu w dniu 16 września 2017 r. z okazji piętnastolecia jego istnienia.

Spotkanie rozpoczęło się mocnym akcentem artystycznym tj. występem aktorów: Stanisława Czernika i Bogdana Zielińskiego z zaprzyjaźnionego Teatru EKOSTUDIO w Opolu. Były to wspomnienia naszych marynarzy śródlądowych.

Wspomnienie z 1953 r. o wykonywaniu tatuaży przez palacza Władysława Króla dla członków załogi kapitana Władysława Stypczyńskiego gdy dowodził w tym czasie na parowcu. W okresie tym modne były wśród braci marynarskiej tatuaże w postaci kotwiczek, serc, krzyży, latarni morskich, takie akcenty związane z morzem, miłością, wiarą, jakimś przeżyciem miłosnym. Były to lata młodości, które nie zawsze wiązały się z dobrymi decyzjami na przeszłość, cóż młodość ma swoje prawa.



Zaprezentowane wspomnienia Kapitała Mieczysława Balcerkiewicza dotyczyły kawałów robionych praktykantom lub nowo zatrudnionym początkującym marynarzom. Takim dość znanym żartem było wysyłanie takiego adepta po: nuty do strojenia buczka, po kilwater, czy nasmarować go towotem lub polowanie na „raserboki”.

Artyści zaprezentowali opowieści kapitanów: Tadeusza Sobiegraja o świętach spędzonych

samotnie na barce oraz Stanisława Rożenia problemów finansowych, pływania po Warcie, przejścia pod mostami, które przy wielkiej wodzie stanowią przeszkodę nie do pokonania z uwagi na zbyt mały prześwit pod mostami. Artyści zaprezentowali także wiersze marynarzy, które opisywały życie na statku, rzeki Odry i granicy na rzece oraz mostów łączących jej oba brzegi a także wiosenne ruszanie lodów na rzece i budzenia się przyrody. Występ artystów bardzo się spodobał uczestnikom spotkania, za co otrzymali duże brawa oraz podziękowania.

Temat piętnastolecia BMP został wstępnie przedstawiony przez prowadzącego jako wewnętrzna potrzeba ludzi związanych z wodą i z żeglugą ratowania zabytków, pamiątek ich rewitalizacji a następnie przekazania potomnym. Na naszych oczach odbywała się likwidacja – cięcie na złom zabytkowych statków techniki parowej, które były jeszcze w latach sześćdziesiątych trwałym elementem odrzańskiej drogi wodnej i nadal pozostają w naszej pamięci jako coś pięknego i wciąż mogą stanowić atrakcję dla licznie odwiedzających turystów zachowane obiekty.

Pierwsze spotkanie BMP odbyło się w dniu 06-06-2002 r. z inicjatywy prof. Stanisława Januszewskiego oraz Zbigniewa Priebe i Mariana Kosickiego. Były to osoby, które prowadziły pierwsze spotkania marynarzy i właśnie w trakcie tych spotkań wypracowana została dotychczasowa formuła Bractwa jako fanklubu Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Obecnie

formuła Bractwa ulega niewielkim zmianom, uzgodniono statut, który w dniu dzisiejszym podlega zatwierdzeniu.

Dzięki staraniom prof. Stanisława Januszewskiego uratowano od pocięcia na złom ostatni holownik parowy tzw. „Mały Holender” Nadbor, dźwig Wróblin oraz barkę bez napędu Irena. HP Nadbor obecnie przechodzi pięcioletni przegląd i wymianę poszycia kadłuba. Są na to środki, które otrzymaliśmy z budżetu miasta Wrocławia. Marzeniem jest przywrócenie sprawności maszynie parowej i odbycie rejsu pod parą do Holandii, gdzie parowiec wybudowano w 1949 r. Jednocześnie planujemy udział w „europejskim święcie pary” naszej sztandarowej jednostki, który będzie uwieńczeniem starań FOMT oraz BMP.

W „święcie pary” bierze udział 10 do 12 statków, holowników parowych na wodzie a na lądzie prezentowane są różne pojazdy i urządzenia na parę. Impreza gromadzi tysiące turystów z całego świata.

Nadbor jest w Holandii znany i Holendrzy pamiętają o tym, że wybudowany został w ich kraju. Planowana jest parada parowców na 25 kilometrowym odcinku kanału do Dordrechtu. Holendrzy bardzo kultywują kulturę wodniacką i większość z nich posiada łodzie, żaglówki, jachty, domy na wodzie, stare barki, kutry. Koszt remontu prof. S. Januszewski szacuje na ok. 600 tys. zł. Jednak najtrudniejszy problem to znalezienie wykonawcy specjalistycznych robót przy maszynie parowej. Liczymy na firmę RAFAKO specjalizującą się w produkcji kotłów, z którą jesteśmy w kontakcie w sprawie remontu kotła na HP Nadbor.

Konieczna jest wymiana armatury oraz części osprzętu maszynowni i kotłowni. Obecnie poszukujemy profesjonalnej firmy, która podejmie się remontu maszyny parowej. Być może takich fachowców można znaleźć tylko na zachodzie Europy i trzeba będzie ściągnąć ich z Anglii, Niemiec lub Holandii. Nadbor ostatni raz uruchomioną maszyną parową miał w 1986 r. i o własnym napędzie, czyli przy pomocy pary przepłynął z Nabrzeża Dunikowskiego na Wybrzeże Wyspiańskiego do awanportu Śluzy Szczytniki. Znany jest nam fakt remontu maszyny parowej w Niemczech na bocznokołowcu, który pływa na jeziorze. Maszyna ta została pozyskana ze stałej ekspozycji na ulicy, a zachowany był jedynie

korpus maszyny. Podkreślić należy, że Nadbor posiada w zasadzie kompletną Maszynę parową, która wymaga jednak gruntownego przeglądu i wymiany zużytych elementów zagrażających bezpiecznej eksploatacji parowca.

Profesor w swoim wystąpieniu podkreślił cenny dorobek Bractwa, zwrócił uwagę, że gromadzi liczne grono marynarzy oraz ludzi związanych z żeglugą śródlądową i uznał to za sukces. Bractwo w porównaniu do innych stowarzyszeń jest organizacją najbardziej aktywnym. Comiesięczne spotkania budzą zainteresowanie wśród wodniaków oraz sympatyków zabytkowych statków. Wydawany jest biuletyn: „Prosto z pokładu”, w którym ukazują się teksty napisane przez członków Bractwa.

FOMT jest największym wydawcą książek z zakresu historii zabytków techniki. Tylko w 2017 r. wydane zostały 4 tytuły ważnych książek, dokumentujące wydarzenia i odnotowujące nazwiska ludzi zasługujących na upamiętnienie. Tematyka obejmuje szerokie spektrum zagadnień związanych z wodą i żeglugą, lotnictwem, budownictwem wodnym, stoczniowym, mostami, młynami itd.

Świadczy to o dużej integracji środowiska wodniackiego. Ważna jest stała debata nad sprawą Odry, odbudowy drogi wodnej i reaktywacji żeglugi towarowej. Jest to jedyne środowisko, które może i powinno głośno mówić o bolączkach, błędach, zaniechaniach czy opóźnieniach w odbudowie transportu rzecznoego.

Przykrym faktem, jakim była nieoprotestowana przez środowisko wodniackie likwidacja Technikum Żeglugi Śródlądowej jako skutek załamania się transportu towarów Odrą. Brak silnej organizacji zrzeszającej absolwentów szkoły, która mogła by się przeciwstawić tej decyzji, spowodował utratę tak ważnej placówki uczącej zawodu Marynarza śródlądowego dla żeglugi na Odrze.

Kolega Zbyszek Priebe przypomniał powstanie Bractwa Mokrego Pokładu i pierwsze spotkanie w dniu 06-06-2002 r.

W tworzeniu Bractwa uczestniczyli: Andrzej Jastrzębski – SILTRACO, Heniu Pierchała i Jurek Bartoszek – TŻŚ, Janek Muzyka – emeryt. TŻŚ, Mieczysław Wróblewski i Leszek Stelmaszyk – IŻŚ, Kazimierz Lisowski, Wojciech Śladkowski – em. Navicentrum, Janusz Pawęska i Zbigniew Priebe – spedycja, Zdzi-

sław Mordal, Wojciech Kato, Jan Pasewicz – Odratrans, Ryszard May- Majewski – foto, Mieczysław Lewandowski – abs. TŻŚ 1959 r.

W lutym 2002 r. pojawiła się informacja o likwidacji (tzw. wyciszenia szkoły) Technikum Żeglugi Śródlądowej. Prof. Stanisław Januszewski, z którym się spotkałem z jego inicjatywy zaproponował utworzenie organizacji zrzeszającej byłych pracowników Żeglugi na Odrze oraz osób zainteresowanych transportem śródlądowym w celu ochrony dorobku techniki w tym zakresie oraz obrony TŻŚ przed jego likwidacją.

Na wieczną wachnię w dniu 10 marca 2002 r. odszedł Marian Szwarz. Śmierć ulubionego nauczyciela TŻŚ i kolegi było silną motywacją do działania i pierwsze organizacyjne spotkanie nastąpiło jeszcze w kwietniu w szkole w gabinecie nawigacyjnym, w którym uczestniczyli: Jurek Bartoszek, Heniek Pierchała, Andrzej Jastrzębski i innymi koledzy, a wszyscy uczestnicy spotkania opowiedzieli się za tworzeniem organizacji o bardzo luźnej formule fanklubu z zadaniem wspierania działań FOMT w zakresie ochrony zabytków tworzonego Muzeum Odry, gromadzenie wspomnień pracowników Żeglugi na Odrze, udział w pracach nad muzeum w formie wolontariatu.

Wzorem Klubu „LOTECZKA”, który zrzesza lotników, szybowników inżynierów lotnictwa, ustalono terminy spotkań na pierwszy czwartek miesiąca na Nadborze. Duszą Bractwa był śp. Marian Kosicki, który zajął się redagowaniem biuletynu „Prosto z pokładu”. Powstały opowieści kapitańskie, książki marynarzy śródlądowych (np. kapitanów: Władysław Stypczyński, Stanisław Fidelis). Działalność członków Bractwa uznać należy za bardzo pożyteczną i przyczyniającą się do zachowania pamięci o pracy marynarzy odrzańskich. Funkcjonowanie Bractwa w ramach fanklubu FOMT jest korzystnym rozwiązaniem umożliwiającym wzajemne wspomaganie w działalności. Nasz starszy brat Zbyszek podziękował wszystkim za udział w pracach Bractwa, w którym czynnie uczestniczą przedstawiciele załóg pływających, budownictwa wodnego i administracji odrzańskiej drogi wodnej szczególnie podziękowania przekazał dla profesora Stanisława Januszewskiego – lotnika, który jest tym człowiekiem spajającym w organizacyjną całość zachowania dziedzictwa technicznego w Polsce.

Bez Profesora nie było by tutaj tych naszych spotkań, książek oraz muzealnych statków.

Nasz gość z Bydgoszczy kapitan Franciszek Manikowski podziękował w imieniu Rodzin szyperskich z barki LEMARA, Jerzego Misztala, Edwarda Ossowskiego, Jerzego Słomińskiego, Sławka Schmidta za zaproszenie na jubileuszową sesję BMP, który przekazał na ręce Zbyszka Priebe flagę i panoramę Bydgoszczy.

Przedstawił formułę działalności Bractwa Bydgoskiego Węzła Wodnego, które kultywuje spotkania rodzin szyperskich na barce LEMARA w każdy czwartek – raz w miesiącu czwartego tygodnia o godz. 16⁰⁰ (czyli o czwartej po południu) co jest łatwe do zapamiętania.

Spotkania są dość liczne, bo gromadzą około 30 osób. Kapitan Franciszek Manikowski uznał, że zarówno w Bydgoszczy i Wrocławiu odniesiono sukces ratując dwie zabytkowe barki od ich kasacji i przywrócenia ich do użytku dla społeczności tych miast. Obie barki zbudowane w Bydgoszczy, a takich barek typu „Finówka” wybudowano 17 – z tego 7 w Gdańsku. Inwencja pasjonatów pozwoliła je dobudować.

Odbudowa LEMARY kosztowała 2,5 mln. zł. Koszt odbudowy barki IRENA był dużo mniejszy – jednak i stan techniczny barki był znacznie lepszy. Barka LEMARA jest pod opieką Miejskie Centrum Kultury w Bydgoszczy i stanowi żywe muzeum tradycji wodniackich i szyperskich. Pełni też rolę pływającego Domu Kultury. Jako ciekawostka – na barce LEMARA ma też swoją siedzibę Koło Gospodyń Wiejskich. Kapitan podkreślił, że w Polsce było dużo pięknych statków, z których pozostało niewiele, a szczególnie żal jest tych parowców, które mają w sobie dużo romantyzmu i uroku.

W latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych bez opamiętania je kasowano i cięto na złom. Uratowano niewiele i obecnie jest jeszcze barka do uratowania, która zbudowana została 1898 r. a więc zabytek klasy „zerowej”, jej właściciel jest ją gotów odsprzedać nawet w cenie złomu. W sytuacji braku nabywcy z pewnością ulegnie kasacji i trafi na złom jak większość statków. Podkreślił, że będzie to niepowetowana strata, gdyż barek takich już nie ma, a to co pozostało, wymaga znacznych nakładów.

Profesor Januszewski wspomniał, że barka Irena kupiona została za 1000,- zł i od razu miał kupca w osobie Wiceprezydent Bydgoszczy właśnie zwiedzającą nasze zabytki.

Barka oczekiwała na remont, ale nie wyraził na to zgody, co jak widać decyzja była słuszna!

FOMT zyskało cenną dokumentację dźwigu „WRÓBLIN”, którą przywiózł kolega Waldemar Danielewicz, nasz gość z Gdańska. Kolega Franciszek Manikowski pochwalił się oryginalnym dziobem BM, na której pływał oraz flagą Wrocławia.

Barki już nie ma, została pocięta na złom. Pozostała taka swoista pamiątka po łajbie, która służyła wiele lat jako warsztat pracy a także jako dom.

Głos zabrał kapitan Radosław Łapa, który poinformował zebranych, że często pływa do Holandii i postara się zdobyć dokumentację techniczną „Małego Holendra” co umożliwi odtworzenie zabytkowego holownika i ułatwi jego remont prof. Stanisławowi Januszewskiemu. Jednocześnie podziękował za zaproszenie do tak zacnego grona i zobowiązał się, że podejmie akcję pozyskania sponsorów dla sfinansowania przywrócenia sprawności holownikowi parowemu Nadbor. Podkreślił, że pływając w Holandii często spotyka zapalonych fanów parowców jeszcze pływających właśnie na parę, którzy z pewnością chętnie nam pomogą w uruchomieniu parowca. Wyraził też nadzieję, że nie jest to jego ostatnie spotkanie z członkami Bractwa na naszych zabytkowych stateczkach.

Redaktor Wiesław Tomaszewski zna od dawna naszego kolegę Franciszka Manikowskiego z Bydgoszczy, u którego gościł w ogrodzie i podziwiał jego ekspozycję elementu barki. Bardzo ucieszył się z tego spotkania po latach we Wrocławiu. Następnie przedstawił skrótowo nowoczesne techniki nawigacji jednostek na śródlądziu oraz napędu sonarowego małych jednostek pasażerskich.

Radary zmieniły radykalnie nawigowanie na rzekach. Kapitan posiada pełną informację o płynących jednostkach w okolicy. Jako ciekawostkę dla posiadaczy telefonów komórkowych przekazał informacje o oddziaływaniu na organizm człowieka. Badania wykazują jednak wpływ na organizm ludzki powodując np. wzrost ciśnienia i temperatury części ciała.

Aby uniknąć oddziaływania negatywnego na

korzystającego z telefonu pokazał sposób trzymania tego telefonu tak, aby jak najmniej szkodził. Ważna uwaga, aby z telefonu korzystać jak najkrócej. Najbardziej szkodliwe jest korzystanie tzw. blutusa. Także przebywanie w strumieniu anteny radarowej jest bardzo szkodliwe i należy za wszelką cenę unikać tego promieniowania.



Relacja Zbyszka Priebe z pobytu we Wrocławiu naszych gości:

W naszym jubileuszu uczestniczyli goście z Bydgoszczy Franiu Manikowski i Waldek Danielewicz z Gdańska. Korzystając z obecności znakomitych gości, znanych jako wielkich fanów żeglugi śródlądowej i wodniactwa, przybliżyliśmy Wrocław widziany z lądu i wody.

Za sprawą Darka Gurdaka i jego pięknego jachtu motorowego RUDA, spłynęliśmy Odrą od Stacji Harcerskiej na Biskupinie, z wejściem do portu węglowego, ujścia Oławy po marinę pomiędzy mostami Uniwersyteckim a Pomorskim. Nadarzyła się stosowna okazja pochwalić się naszym pięknym miastem z budowlami hydrotechnicznymi, uniwersytetem, mostami widzianym z wody, co też z przyjemnością uczyniliśmy.

Widziana nocą Starówka i Ostrów Tumski dopełniły reszty. Rejs największym w Polsce statkiem pasażerskim ż. śr. WRATISŁAWIA, rozmowa z kpt. Andrzejem Podgórskim, na pokładzie oddanego w sierpniu br. do eksploatacji statku był zapamiętanym przeżyciem, nawet dla takich wilków jak Franek i Waldek.

Oczywiście, załogę statku tworzą absolwenci TŻS, kiedyś Szkoły-wizytówki Wrocławia. Wizyta byłaby niepełna bez odwiedzin Izby Pamięci przy Brucknera 10, kolebki marynarzy

śródlądowych oraz postawieniu stopy na pokładzie HP NADBOR, który przechodzi remont klasowy w stoczni Hubertus-Malbo, byłej stoczni remontowej.

W tej samej stoczni odbudowę przechodzi statek LUBECKI, ponad stuletni weteran żeglugi wiślanej, który po przywróceniu mu drugiego życia będzie chlubą floty naszego brata Rafała Hordejuka. Statek wróci na Wisłę i będzie służył głównie warszawskiej społeczności. Naszemu bratu Rafałowi gratulujemy kolejnego nabytku i życzymy wytrwałości oraz determinacji w rozwoju firmy.

Przy okazji dziękujemy za pomocną dłoń i okazywane wsparcie. Oczywiście, naszym gościom zaprezentowano Odrę i stopnie wodne Bartoszo- wice i Opatowice. Od naszych gości Franka Manikowskiego oraz Jurka Misztala (był na 5 leciu BMP), otrzymaliśmy piękny fotogram mostu Gdańskiego w Bydgoszczy w czasie prób wytrzymałościowych, a było to w 1902 roku...

Bardzo żeście nas wzruszyli; fotogram wraz z flagą Bydgoszczy zdobiją wnętrze barki IRENA – muzeum Odry, rodem z Bydgoszczy.

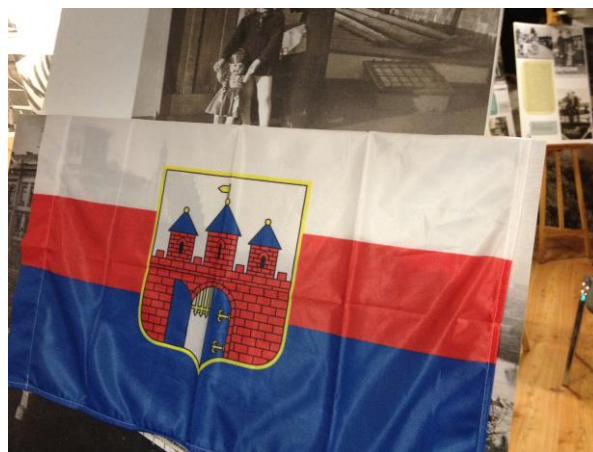
Waldek Danielewicz przekazał bractwu dokumentację przebudowy/remontu DP WRÓB- LIN z 1958 r. i obiecał dalsze starocie.

dr Jan Pys

ODRA

część 1

W dwóch częściach przedstawię Odrę jako wielofunkcyjny organizm społeczno-kulturalno-gospodarczy silnie zrośnięty z obszarem, przez który przepływa umownie nazywamy Nadodrziem. Odra jest rzeką wielowymiarową, której naturalną wiodącą rolą był i powinien pozostać aspekt transportowy. W rozważaniach nad funkcjami rzeki należy pamiętać że jest to: europejska rzeka, która posiada indywidualny charakter. Dla rozwoju Odry i dorzecza konieczne jest jej planowanie przestrzenne. Dorzecze Odry to obszar 1/3 kraju rozciągający od Śląska Morawskiego do Pomorza Zachodniego. Zagadnienia te przedstawione zostaną w pierwszej części artykułu. W drugiej części przedstawione zostaną kolejne aspekty funkcjonalne rzeki w tym: żegluga po rzece oraz jej potencjał ładunkowy, międzynarodowa wymiana handlowa, gospodarka wodna i zbiorniki retencyjne na Śląsku, rzeka i technika, w sieci morskich i rzecznych połączeń wodnych, Kanał Dunaj-Odra-Łaba, Odra najlepsza przyjaciółka rolnika, rzeka jako potencjalnie obfite źródło pracy, piękno i urok rzeki, miasta nad rzeką, turystyka, sport i rekreacja.



Bardzo dziękujemy i zapraszamy do efektywnej współpracy, po której wiele sobie obiecujemy.

Janusz Fąfara przekazał Frankowi i Waldkowi krążek z filmem z 1958 r. "Odrą z Wrocławia do Szczecina", a Franek zrewanżował się filmem z rejsu statku parowego NORDSTERN z Brandenburga do Berlina z pięknymi odsłonami pracy maszyny parowej i pracy palacza. Statek ten jest oczywiście statkiem muzealnym, na chodzie. Do Wrocławia zapraszamy nie tylko przy okazji okrągłych rocznic, ale przy każdej nadarżającej okazji, m.in. 25 lecia Fundacji Otwartego Muzeum Techniki wiosną 2018 roku, wodowania LUBECKIEGO, też w tym roku, itp...

Europejska rzeka

Połykający nurt przepływający ponad górami, przez lasy i równiny, statecznie meandrujące rzeki przez położone nadbrzeżnie pola, miasta nad rzekami z majestatycznymi wieżami: taki krajobraz to Nadodrze należący do bogactwa Naszego Kraju.

O nieznaney rzece chcieliśmy opowiedzieć o Odrze ważnej rzece Polski i Europy. Dzieje Odry ukazują skomplikowaną historię Europy. Bogactwo, którym jest rzeka, od wieków było przedmiotem rozszczeń i przetargów władz. Jej położenie sprzyjało instrumentalnemu traktowaniu. Nieraz była elementem zdobyczy wojennych i przedmiotem działań zbrojnych. Rzeka od wieków pełniła ważną rolę w polityce międzynarodowej państw. Odra była jednym z ważniejszych szlaków komunikacyjnych Europy.

Nazywano ją różnie: Ader, Odre, Odrae, Odram, Oderam, Oder. Jest rzeką, w której jak w soczewce odbijają się skomplikowane losy regionu, przez który przepływa. Mimo że nierzadko krnąbrna i groźna, zawsze była potrzebna człowiekowi. Obok niej znajdowali swoją ojczyznę pracowici ludzie. To w jej życiodajnych ramionach praca zmieniała się w dobrobyt, którego owoce unosiła wspólnie ze swoimi siostrami do najdalszych zakątków Europy. Od wieków rzeka była nerwem regionu decydującym o jego pozycji gospodarczej. Odra od wieków była rzeką mającą ogromne znaczenie gospodarcze.

Była źródłem taniej siły, która wprawiała w ruch stojące na Odrze młyny wodne. Dostarczała także różnego rodzaju pożytków. Były nimi ryby, raki, kruszywa. Odra wykorzystywana była i jest dla celów rolniczych, głównie w celu polepszenia stosunków wodnych na przyległych do niej gruntach rolnych. Wody niesione przez rzekę są surowcem wykorzystywanym gospodarczo w wielu procesach technologicznych.

Obszar przez który płynie rzeka umownie nazywany jest Nadodrzem. Polska część Nadodrza na południu i północy charakteryzuje się bogatą infrastrukturą przemysłową, a w środkowym biegu Odry – rolniczą.

Teren ten jest wysoce zurbanizowany, a jego wskaźniki gospodarcze były zawsze wyższe od średnich krajowych. Obszar ten obejmuje ok. 20 % powierzchni kraju, zamieszkały jest przez ok. 30 % ludności, znajduje się tu ok. 25% miast polskich

Rzeka kryje wiele tajemnic. Jej leśne starorzecza odcięte od głównego nurtu. Stare dębowe palisady niegdyś regulujące koryto, nieznanie pozostałości budowli kamiennych. Powinniśmy odkrywać Odrę starać się zrozumieć rzekę i ludzi którzy ją zmieniali. Czy wiemy, że jeszcze w połowie XIX w.

była rzeką mało przydatną człowiekowi po to, by w pierwszej połowie XX w stać się jedną z trzech największych dróg wodnych w Europie? Czy wiemy, że traktowano ją jako wielką drogę wodną umożliwiającą wwożenie oraz wywożenie towarów, jako drogę łączącą miasta, jako w końcu partnera Dunaju w sieci kanałów europejskiego Południowego Wschodu.

Zobaczymy na tych stronach, jak wielkie dzieła techniki oswoiły ten naturalny prąd czyniąc go błogosławieństwem dla wielkiego obszaru Nadodrza. Gospodarka wodna Nadodrza, która w swojej planistycznej złożoności, należy do najciekawszych problemów ochrony środowiska, zaskakuje chociażby przy bliższym przyjrzeniu się tworzeniu sztucznych zbiorników wodnych.

Niezmiennie pozostaje piękno Odry, z jej pasem zielonych lasów, które ten nurt czynią źródłem naturalnej siły, zaskakujące bogactwem nadbrzeżnych miast, wsi, klasztorów, śluz wodnych. Bogaty wieniec tych dzieł ręki ludzkiej. Odra, nazywana niegdyś Renem Wschodu, dzieli nadodrzańskie krainy posiadające własny folklor i kulturę. Dominuje tu Wrocław nazywany perłą Śląska największe miasto Odry. Jego silny związek z rzeką podkreśla przynależność do elitarnego grona miast portowych Hanzy. Ludzie, którzy czują się już u siebie w domu od krainy górnej Odry, aż po morze Bałtyckie coraz częściej dostrzegają znaczenie gospodarcze rzeki.

Co Odra widziała

Był czas, gdy nad niecką doliny Odry unosiły się pary tropikalnego deszczu. I był czas, który przetoczył przez rzekę lodowiec. Po uwolnieniu się z tego uścisku, masy wód roztopowych wyrły w ziemi pradolinę rzeczne. Pozostawiły one ślady, które tu i tam jeszcze dzisiaj sugerują 5 kilometrów szerokość rzeki. Nic dziwnego, że człowiek pierwotny schodził z drogi temu prehistorycznemu olbrzymowi.

W czasach, gdy rzeka przybrała już niegroźny rozmiar aluwialnej rzeki nizinnej, rybacy i myśliwi neolitu bojaźliwie spoglądali na jej nurt, który prowadził ich dębunki przez gęstwinę pierwotnego lasu i groził upadającymi pniami drzew, głębinami i mieliznami. Ileż prehistorycznych rodów przeszło wzdłuż rzeki; ludzie, którzy z kamienia i rogów robili broń, formowali rude naczynia ceramiczne [amfory], którzy za pomocą żelaznego jazu wymusili przejście rzeki koło Lubuszy. 3Gdzie podzieli się synowie Północy, Bastarnowie, Skirowie, Teutoni, Cymbrowie, Hasdingowie i Silingowie, od których Śląsk wziął swoją nazwę? Inne rody przybyły nad brzegi Odry, żyły w poddaństwie z polowań na bobry.

Indywidualny charakter rzeki

Szereg okoliczności natury i zdarzeń historycznych narzucił Odrze jej specyfikę. Pod względem klimatycznym obszar rzek źródłowych Odry pozostaje pod wpływem klimatu kontynentalnego. Główne dopływy w górnym biegu wychodzą z terenu, gdzie walczą ze sobą klimat kontynentalny, morski i obszar fenowy. Często występują długie okresy bez opadów ale też opady krótkie i gwałtowne.

Z tego wynika naturalnie uwarunkowana nierównomierność przepływu wody. Da się to zauważyć porównując ekstremalne przepływy wody w miejscowościach Eisenhüttenstadt i Hohensaaten:

Eisenhüttenstadt – minimalny przepływ 73,6 m³/s odnotowany w 1950 r., maksymalny 2500 m³/s odnotowano w 1930 r.

Hohensaaten – minimalny przepływ wody 111 m³/s odnotowano w 1921 r., maksymalny 3475 m³/s odnotowano w 1888 r.

Ukształtowanie terenu opadów wzmacnia wpływ klimatu. Największa część dopływów do górnej Odry wychodzi z północno-wschodniego zbocza grzbietu Sudetów. Tak więc to nie wilgotne wiatry zachodnie i południowo-zachodnie decydują o wodności Odry, lecz wiatry północno-zachodnie i północne. Przy takich wiatrach z intensywnych opadów powstają powodzie, które niszcząc spadają w dolinę.

Jednak po prawej stronie Odry ciągnie się pozostałość po zlodowaceniu – zaporą odpływu powstała z tego, co nasunęły moreny lodowca. Dzieli ona obszar zlewni powierzchniowej Odry w dół aż do Kostrzyna na dwie równe części. Podczas, gdy prawe dopływy powyżej Kostrzyna nie mają dużego znaczenia, to leżący na północ od moreny teren Warty i Noteci odpowiada terenowi Odry. Dopiero wraz z Wartą Odra ma podobną wielkość jak jej zachodnia siostra Łaba do tego zaś miejsca o połowę ustępuje Łabie.

Odra jest największym i jedynym nośnikiem wody na Śląsku. Wszystkie gałęzie gospodarki wodnej Nadodrza to w najszerszym znaczeniu odrzańska gospodarka wodna. Nieujarzmiona wciąż Odra daje życie, ale i stwarza zagrożenia. Od niej zależy zaopatrzenie miast i przemysłu w wodę, wykorzystanie siły wody i żegluga śródlądowa.

Duże znaczenie Odry jako szlaku transportowego polega na tym, że rzeka na całej długości przepływa przez środek regionu Nadodrza, a także na tym, że kierunek nurtu jest zgodny z uzasadnionym gospodarczo kierunkiem obrotu gospodarczego.

Odra i planowanie przestrzenne

Zadaniem planowania przestrzennego jest opracowywanie kompleksowych dalekowzrocznych planów zagospodarowania i dbanie o to, aby plany wycinkowe korelowały z szerszymi aspektami planów państwa i województw.

Jednym z ważniejszych warunków stojących przed planowaniem jest uświadomienie sobie brzemienia w skutki znaczenia Odry dla społeczeństwa i Nadodrza. Wpływa ono na prawie każdy z planów wycinkowych. Szczególna rola – jaką Odra odgrywa w życiu gospodarczym Nadodrza jest kwestii transportu wodnego w kontekście kierunku rozwoju poszczególnych obszarów gospodarczych a tym samym ich wpływu na cały kraj, a także dla oceny przyszłości tych terenów pod kątem przemysłowym i społecznym.

Na lokalizację np. górnośląskiego okręgu przemysłowego mocno wpływa fakt, aby tutejsza baza przemysłowa i surowcowa została uzupełniona przystępną bazą transportową, a to przez rozbudowę odrzańskiego szlaku wodnego, Kanału Gliwickiego, Kanału Śląskiego i dalej Kanału Dunaj-Odra-Łaba. Tylko wtedy planowanie przestrzenne będzie w stanie perspektywicznie i z sensem zabezpieczyć powierzchnie, które obecnie i w przyszłości należy przeznaczyć na potrzeby przemysłu i rolnictwa, komunikacji, mieszkalnictwa i wypoczynku.

Jego szczególnym zadaniem będzie również zharmonizowanie różnych środków transportu – żegluga śródlądowej, kolei, transportu samochodowego. Drogi dojazdowe do odrzańskich portów i centrów logistycznych to niezbędny element generalnego planowania transportu dlatego należy zagwarantować i ułatwić wykorzystanie Odry, ponieważ nie tylko okręgi przemysłowe nad nią leżące, ale cała gospodarka Nadodrza, w tym rolnictwo, ma prawo korzystać z drogi wodnej.

W obliczu transportowego znaczenia Odry na plan dalszy schodzą inne cele planowania. Nie powinno to być jednak powodem do ich lekceważenia. Należy uwzględnić także potrzeby gospodarki wodnej, projekty dotyczące budowy wałów, polderów, zbiorników retencyjnych, poprawa zachowania krajobrazu, rekompensat środowiskowych itp. planowanie przestrzenne wstawia w ramy planowania dotyczącego Odry, a tym samym gospodarczego planowania przestrzennego całego obszaru Nadodrza.

Ze Śląska do Szczecina

Odra jest drugą co do wielkości rzeką w Polsce i trzynastą w Europie. Powierzchnia jej dorzecza obejmuje 118.861 km². Uchodzi przez Rostokę Odrzańską do Zalewu Szczecińskiego, by następnie trzema odnogami, Dziwną, Świną i Pianą ujść do Morza Bałtyckiego. Głównym ramieniem obecnie jest Świna.

Długość rzeki od źródeł do ujścia do Zalewu Szczecińskiego wynosi 854 km, a do ujścia do Bałtyku 912 km. Odra wypływa z czterech źródeł z szerokiego siodła oddzielającego Sudety od Beskidów w Górach Odrzańskich. 80 kilometrowy odcinek Odry przepływa przez Czechy. Przy Odrzyczku, dociera do granicy Polski. Szeroką doliną Odra przepływa koło wiekowego Raciborza. Tędy przebiegał jeden z wielkich szlaków bursztynowych, tu znajdowały się osiedla Wandalów, a od jednego z ich szczepów, Silingów, pochodzi nazwa Śląska. Od Raciborza rzeka jest żeglowna. Dalej Kędzierzyn-Koźle miasto, które niegdyś do górnośląskiego okręgu przemysłowego połączone było Kanałem Kłodnickim.

Na początku XX w. wybudowano tu jeden z największych portów śródlądowych w Europie, a następnie sprawniejszy od Kanału Kłodnickiego Kanał Gliwicki, łączący ten teren przemysłowy z naturalną arterią komunikacyjną jaką jest Odra.

Kanał Gliwicki to świadectwo planowanych zmian, jakie miały dotknąć Odrzańską Drogę Wodną. Głębokość Kanału sięga 3,5 m, a służy mają szerokość 12 m i mogły być łatwo przedłużone, co oznacza, że Odrą ze Szczecina do Gliwic miały pływać barki o ładowności kilku tysięcy ton. Od Kanału Gliwickiego bierze swój początek Kanał Odra-Dunaj nazywany dzisiaj Kanałem Kędzierzyńskim. Na trasie Kędzierzyn-Koźle – Brzeg Dolny Odra poprzecinana jest stopniami wodnymi, których najważniejszymi budowlami są jazy i śluzy. Dzięki temu zabiegowi poprawiły się tu stosunki wodne, nie ma susz, powódzie nie zalewają jak niegdyś co roku rynku wrocławskiego, sprawnie działają elektrownie wodne, a głębokość dla żeglugi poprawiła się z 0,4 m do 1,8 m. Rzeka przepływa obok piastowskich miast Brzeg i Opole, dociera do Wrocławia, stolicy Śląska.

Wśród rozlewisk, bogactwa fauny i flory Odra dopływa do Brzegu Dolnego gdzie wybudowany jest ostatni w kaskadzie Odry stopień wodny. Poniżej Odra regulowana jest jedynie tamami poprzecznymi i opaskami. Tu krajobraz zmienia się. Drobna struga rzeki płynie w głębokim erozyjnym wąwozie, a z piaszczystych brzegów straszą wystające kikuty starych drzew. Tu człowiek odwrócił się od rzeki a ona od niego. Gotycka Odra przepływa obok budowli, który już 20 lat temu

miała zlikwidować skutki erozji i ożywić rzekę. Dalej pusty port Malczyce a niegdyś drugi co do wielkości port Odry. W porcie przeładowywano ładunki z wałbrzyskiego okręgu przemysłowego, kamieniołomów Strzelina i Strzegomia i kwitnącej w rejonie Śląska gospodarki rolnej. Kolejne miasta portowe to Ścinawa, Chobienia, Głogów, Bytom Odrzański, Nowa Sól, Cigacice, Krosno Odrzańskie.

Rozpoczyna się tu po prawej stronie równina lubuska, a po lewej równina brandenburska. Koło miejscowości Przybrzeg odchodzi Kanał Odra-Sprewa, przez który jeszcze nie dawna duża część żeglugi odrzańskiej płynęła do Berlina i w kierunku Łaby.

Na odcinku 179 km Odra stanowi granicę między Polską i Niemcami. Niedaleko Jezioro Brieskow, gdzie niegdyś odchodził Kanał Fryderyka Wilhelma.

Minąwszy Frankfurt nad Odrą osiągamy Kostrzyn a tym samym ujście Warty. Transportowano nią ładunki do Noteci, Kanału Bydgoskiego, Wisły i dalej do systemu dróg wodnych jezior mazurskich lub do Warszawy, Sandomierza i Krakowa.

Minąwszy przełom Odry w okolicy Hohensaaten dociera się do drogi wodnej Odra – Hawela łączącej Szczecin z Berlinem, która w największej na świecie podnośni statków zstępuje ku dolinie Odry. Droga wodna zamieniła wysłużony Kanał Finow oddany teraz turystyce wodnej. Od miejscowości Hohensaaten w dół rzeki, Odra obejmuje dwoma ramionami żyzne poldery łąk w swym dolnym biegu i dociera do portu morskiego w Szczecinie, otwierającego dostęp do mórz i świata.

Obszar źródłowy i górny bieg

Źródła Odry znajdują się na wysokości 634 m n.p.m. na pofałdowanym płaskowyżu Gór Odrzańskich, południowej części dużego pokrytego lasami kadłubowego obszaru Obniżenia Śląsko-Morawskiego, w takim samym oddaleniu od Ołomuńca jak i Brama Morawskiej koło miejscowości Hrani-ce.

Do tego ważnego historycznie wzniesienia i działu wód przylega od wschodu żyzny pagórkowaty teren Ziemi Krawarskiej z miejscowościami Nowy Jiczyn i Fulnek, przez który wije się młoda, stromobrzeżna Odra.

Za Suchodol nad Odrou jej strumień rozwidła się i prowadzi na prawo do Odry-Budišov nad Budišovkou w kierunku Doliny Odry, która obniża się w kierunku północno-zachodnim ku Jesionikom. Drogą przez Oderberg najwygodniej docieramy do Podbeskidzia Ziemi Krawarskiej i do Gór Odrzańskich.

Spory odcinek powyżej miejscowości Odrau, pierwszego nadodrzańkiego miasta, początek bierze spokojna górna Dolina Odry. W pobliżu Maria Stein, idyllicznej groty pielgrzymkowej i małego letniska w ciszy można przywędrować do źródła, pokonując górną Doliną Odry na wysokości Otter i Altendorfer Mühle, dalej przez Malnię i Vojnovice, pierwszą odrzańską wieś, jedyną w górnej Dolinie Odry.

Mikołajek *in vitro*.

Pewien polski inżynier kupił na targu bukiet polnych kwiatów dla swojej żony. Ponieważ był także filatelistą, ze znaczków pocztowych zorientował się, że jedna z roślin tego bukietu jest chronionym prawnie Mikołajkiem nadmorskim. Potwierdziła to żona – zawodowy botanik. Postanowili więc nie tylko ocalić tę konkretną, cenną roślinę, ale spróbować ją rozmnożyć w domowych warunkach. Jak postanowili, tak zrobili. Rok po roku – przez wiele lat wytrwale wysiewali w doniczkach kolejne pokolenia roślin. Byli tak tym sukcesem zafascynowani, że własny pensjonat nadmorski nazwali z uwzględnieniem nazwy tej rośliny.

Gdy było jej dostatecznie dużo, postanowili wysadzić jej krzewy w naturalnym środowisku. Po uzgodnieniu z wójtem gminy, na własny koszt wysadzili wszystkie posiadane rośliny na wydmach, przy granicy parku krajobrazowego, przy głównym trakcie spacerowym prowadzącym na plażę w jednym z polskich kurortów nadbałtyckich. O tym wspaniałym dziele wójt poinformował na lokalnym festynie mieszkańców, turystów oraz wczasowiczów. Jednym z nich był pracownik regionalnej dyrekcji ochrony środowiska. Szef tej instytucji – powołanej do ochrony środowiska – potraktował opisane działanie jako naruszenie prawa. W mocy tego prawa, do miejsca wysadzenia mikołajka nadmorskiego przybyli smutni panowie i wykopali wszystkie rośliny. Co się z nimi stało – nie wiadomo.

W tej okolicy przebywała na letnim wypoczynku pewna dziennikarka, pewnej gazety lub czasopisma górnośląskiego. Zamiast wypoczywać, zajęła się sprawą i nie tylko ją rzetelnie opisała, ale jak zawodowy dziennikarz śledczy, odszukała prawdziwą przyczynę decyzji dyrektora rdoś. Okazało się, że w tym czasie był realizowany za „grube” miliony projekt Unii Europejskiej przywracający ginące gatunki metodą *in vitro*. Projekt mógłby upaść i należało by zwrócić te pieniądze, gdyby ktoś zadał pytanie: po co wam pieniądze UE na *in vitro* – skoro tak łatwo można odnawiać populacje ginącej rośliny metodą naturalną?

Tym sposobem, w ramach czarującej wędrówki po terenach zalewowych i przez lasy dochodzi się bez pokonywania istotnych wzniesień do źródła, w końcu drogą leśną przez Kozlov (u Velkého Újezdu).

Ładny drewniany pawilon skrywa od ponad 25 lat źródło główne nazywany „U pięknego miejsca”; kilka kroków wyżej, idyllicznie przy drodze u stóp kapliczki/krzyża pośrodku lasu znajduje się górne źródło Odry.

Metodę naturalną (a nie *in vitro*) wybrał sam mikołajek. W następnym sezonie (po wykopaniu wszystkich nasadzonych roślin) rośliny pojawiły się ponownie! Ani kierownictwo rdoś, ani „smutni panowie” nie wzięli pod uwagę natury mikołajka. Mianowicie oprócz wysiewu nasion – potrafi on rozmnażać się równie naturalnie – za sprawą zapuszczania swych korzeni do 6 metrów głębokości! Wykopanie samych roślin nic więc nie dało a decyzja dyrektora rdoś wykazała dodatkowo jego całkowity brak wiedzy o naturze roślin, które powinien chronić.

Od tamtego sezonu nikt już Mikołajka nadmorskiego nie wykopuje ani nie niszczy. Jest za to naturalną ozdobą deptaka prowadzącego nad morze, z którą zapoznają się co roku rzesze przyjezdnych. Dobrze też – zapewne – się mają wolontariusze – autorzy tego sukcesu, wspomniani we wstępie: inżynier i jego żona – botanik, ponieważ nie zostali (jak dotąd) o nic oskarżeni prawnie ani w żaden sposób (jeszcze?!) ukarani. A powinni przecież zostać nagrodzeni!

O co apeluje – podsłuchujący różne ciekawe opowieści w nadbałtyckich kurortach, miłośnik reintrodukcji wymierających gatunków

Kpt Nemo

Korespondencję prosimy kierować na adres:
H/P Nadbor, Górny awanport śluzu Szczytniki, 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 Śledziński
Mecenas 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
