



PROSTO Z POKŁADU

Projekt zrealizowany z dotacji MKiDN
Narodowego Instytutu Dziedzictwa Narodowego
Centrum Kultury, przy wsparciu OT Logistics SA
i Fanklubu FOMT – Bractwa Mokrego Pokładu



Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn Nr 170 WYDANIE SPECJALNE

Rok XV

listopad 2017

Nakład biuletynu wspierany przez OT LOGISTICS

Kapita skie Opowie ci

Czerpi c z dotacji Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego (program Edukacja kulturalna, projekty Odrza ska Odyseja 2017 i Kapita skie opowie ci), Narodowego Instytutu Dziedzictwa (program Wolontariat dla dziedzictwa, projekt Akademia Archeologii Przemysłowej 2017), Oddziału Wałbrzyskiego Stowarzyszenia In ynierów i Techników Mechaników Polskich, widnickiej Rady Federacji SNT NOT oraz biura projektowego Hydroprojekt Sp. z o.o. we Wrocławiu i wsparcia rzeczowego OT Logistics SA, najwi kszego armatora odrza skiego mogli my w 2017 roku kontynuowa dzia łanie, którego realizacj , pod kierunkiem Wioletty Wrony – Gaj podj li my w 2015 r., czerpi c wówczas ze wsparcia Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej, rz dowego programu ASOS, na rzecz aktywno ci społecznej osób starszych.

Nasz prac wie czy ł film „Kapita skie opowie ci” i dodatek nadzwyczajny „Prosto z Pokładu” (nr 149, R XIII, grudzie 2015), w którym pomieszczono sylwetki i wspomnienia 14 weteranów eglugi odrza -skiej. Archiwum Fundacji zyska ł wówczas bogate materiały ikonograficzne i dokumentacj zwi zan z ich prac na drogach wodnych Odry i Europy. Muzeum Odry przybyła za ciesz ca si nieustannym zainteresowaniem wystawa „Dzieci Odry”, dzieło kpt. Janusza Fary i Wioletty Wrony – Gaj, wyj tkowe pok łosie zadania. Kroc z tym ladem kontynuowali my wsp łnie z Bractwem Mokrego Pokładu projekt, rozszerzaj c kr g weteranów, których prosili my o spotkanie i podzielenie si z nami wspomnieniem, które te starali -my si sukcesywnie publikowa na łamach „Prosto z Pokładu”.

Realizacji zadania zapisu i utrwalenia głosu kapitanów, których ycie upłyn ło na rzekach, sprzyjały rejsy za- bytkow bark prowadzone, w 2016 roku do Nowej Wsi na Kanale Gliwickim, a w roku 2017 do Kostrzyna nad Odr . Sprzyja ło mu równie podj te przez nas w 2017, wsp łnie z Narodowym Instytutem Dziedzictwa, szkolenie wolontariatu dla słu by dziedzictwu. Pozwoli ło w ł czy w realizacj projektu ca łkiem spor grup wo- lontariatu. Dzi ki tym okoliczno ciom przyjmowali -

my na barce kapitanów zamieszka łych nie tylko we Wrocławiu, tak e w Brzegu, Opolu, Krapkowicach, Ko lu, Bytomiu Odrza skim, w G łogowie, Nowej Soli, Cigacicach, S łubicach, Kostrzynie. Dzielili si z nami nie tylko wspomnieniem, ofiarowywali Muzeum Odry FOMT drogie sercu pami tki: fotografie, dokumenty, ksi eczki marynarskie, a nawet – jak Zdzisław Maj w Nowej Soli – pi ł do ci cia lodu i radiostacj , a tak e unikatowy serwis do kawy wykonany w latach 70. XX wieku dla eglugi na Odrze.

Projekt Kapita skich Opowie ci b dziemy kontynuowa i rozwija , traktujemy go w kategoriach sztandarowego dla Muzeum Odry FOMT, tak e z uwagi na jego aspekty społeczne.

Dzi kujemy wiadkom Historii, e zechcieli si z nami podzieli kawałkiem swego ycia i do wiadczenia. Mamy nadziej , e dzi ki zawartemu tutaj zapisowi i przygotowanej drugiej edycji filmu „Kapita skie opowie ci” ich opowie ci b d y d ługo, zwracaj c uwag na potrzeb o ywienia odrza skiej drogi wodnej i r ód- l dowych szlaków wodnych Polski, e gł os odrza -skich kapitanów nie ugrz nie na mieli nie bezustannie otaczaj cego nas gadulstwa.

Stanisław Januszewski

Kapitałskie Opowieści 2017

Zapis prowadzonych w 2017 wywiadów, dokumentowanych zapisem tradycyjnym, a także audio i video, poszerzamy tutaj o pomieszczone w latach ubiegłych na łamach „Prosto z Pokładu” wspomnienia kapitanów, członków Bractwa Mokrego Pokładu, fan klubu Fundacji. Niektóre z pomocą wolontariatu opracowali my. Ugrzęźły w naszym archiwum. Dzisiaj zyskują na wartości, stanowią świadectwa naszych przyjaciół, których nie ma już wśród nas, pełni niebieskiej wachty. Czekamy na ich pamięć.

Jadwiga Barglik-Kłosowska

Jadzia wносиła na pokład „Wróblina” wielki wiat, zawsze ubrana jak wielka dama, z nieodłącznym wachlarzem w dłoni. Ubarwiała nasze zgromadzenie. Na każde spotkanie przynosiła jak skromny niespodzianki kulinarne i konsumpcja jej z czasem stała się tradycyjnym czwartkowym rytuałem. Niestety, już jej nie zobaczymy na naszych spotkaniach. Odeszła od nas pozostawiając na zawsze we wspomnieniach swój barwny portret.

Atak Jadzi wspomina córka i wnuczka:

„Nasza babcia była najwspanialszą babcią pod słońcem, była nam radością. Wspomnienia z nią związane to rodzinne wyprawy, ogniska, wędzienie. Fascynowała się kuchnią oraz ogrodnictwem. Uwielbiała sztukę, wyjechała do teatru i do opery. Była zakochana w „ródlu dowej egładzie”. Na statku czuła się wolna i szczęśliwa. Spotkania te pozwoliły jej odnaleźć przyjaciół z młodości. Chwile spędzone z „Bractwem Mokrego Pokładu” dawały jej ogromną radość, opowiadała o nich bliskim z wielką pasją. Córka Lucyna i jej trzech synów (Darek, Marek i Zbyszek) wyjechali za granicę kraju. Ale to tylko zdołało ją do nauki obsługi komputera. Z łatwością surfowała po Internecie komunikując się z rodziną i znajomymi. Codzienne rozmowy na skype przybliżyły dzieci i wnuczki co pozwoliło łagodzić ból rozłąki.

Pomimo zdiagnozowanej choroby polecała do Nowego Jorku na siebie lub wnuczki Ewy i Marka. Były to najwspanialsze chwile, znowu wszyscy razem. A my byliśmy szczęśliwi, że możemy pokazać jej gdzie i jak mieszkamy, gdzie rzucił nas los. Długo wspominała te wyprawy. Mimo choroby była wspaniałym towarzyszem wycieczek. Szczególnie cieszył ją widok plaży, oceanu i jachtów zacumowanych w portach. Entuzjastycznie reagowała na rejs statkiem na Statu Wolności, na wyprawę na Empire State Building i rozciągające się z niego widoki na Nowy Jork.

Mimo przerażenia chorobą nigdy się nie skarżyła. Była zawsze elegancka, ciepła i uśmiechnięta (o mało nie spotkała się z wnuczkami, musiała się wrócić bo zapomniała włożyć pierścionki). Z życia czerpała radość i to co najlepsze. Zawsze podnosiła nam poprzeczkę, pokazała nam kim byśmy i jak być. Mimo porzucanych po świecie dzieci i wnuczek scalała nasz rodzinny dom, była naszym „centralnym punktem”, zawsze wiedziała co dzieje się u nas.

Uwielbialiśmy sprawiać jej radość i niespodzianki. Myślimy, że zawsze nam się to udawało. Odeszła od nas cichutko. U swojego boku miała ukochanego męża, córki i wnuczki. Do ostatniego tchu trzymali ją za rękę i mówili jak bardzo ją kochają. „Nie jest pustobojem z nami.”



Jadzia Barglik - Kłosowska na spotkaniu Bractwa Mokrego Pokładu

Oprac. Kpt. egł. ródł. Tadeusz Sobiegraj

Lech Bogusławski

W swoim czasie na łamach Spotkania z Zabytkami opublikowali my artykuł traktujący o Muzeum Odry FOMT i HP Nadbor jako statku-muzeum, statku-laboratorium, statku-szkoły. Nie byłoby powodu by o tym przypominać gdyby nie to, że po jego przeczytaniu odezwał się Andrzej Bogusławski, syn inż. Lecha Bogusławskiego, o którym wiedzieliśmy, że obok inż. Zbigniewa Kuszewskiego i Czesława Ładkowskiego był członkiem trzyosobowej Odrzańskiej Komisji Odbiorów, powołanej dla odbioru w Holandii holowników dla Odry zbudowanych, które do Polski przybyły w 1949 r.

Ważne to było o tyle, że pojawienie się na Odrze „matych” i „duchów holendrów” otworzyło na rzece epok prawdziwie polskiej eglugi. Polityka techniczna państwa sprawiła, że egługa towarowa w kraju upadła, a współczesna polityka historyczna nie widzi powodu by podnosić etos pracy i pochylić się nad dziedzictwem przemysłowym i technicznym Polski.

Andrzej Bogusławski był tak uprzejmy, że zechciał nam udostępnić fotografie i dokumentów po Ojcu pozostałych i podzielił się z nami wspomnieniem o Nim. Udostępnił nam również albumy fotografii jeszcze z czasu studiów Ojca w Gdańsku i Jego pracy w Odrzańskiej Komisji Odbiorów w Holandii. Tak nasze archiwum jest dzisiaj bogatsze o kilka fotografii z wodowania w 1949 „Perkuna” w Holandii i o Yciorys, który wyszedł spod pióra samego Lecha Bogusławskiego.

Urodził się w Genewie, 10 października 1913 r. W 1932 rozpoczął studia na Wydziale Budowy Maszyn Okrętowych niemieckiej Politechniki Gdańskiej (wówczas Technische Hochschule). Studia ukończył w 1937 roku, ale prac dyplomow dotyczących drga silników okrętowych wykonał w czasie od 18 października 1938 do 23 stycznia 1939 pod kierunkiem prof. dr Rembolda – dziekana Wydziału. Czas nie sprzyjał składaniu korektur egzaminów i obronie pracy, ale mimo wszystko udało mu się z czwórką innych Polaków (T. Prechitko, St. Czarnecki, R. Peszkowski i Marian Senczyszyn) uzyskać w czerwcu dyplom, który odebrał w połowie lipca 1939 r.

Nie mając ukończonej podchorążówki nie został we wrześniu 1939 zmobilizowany. Wybuch wojny zastał go w Czestochowie, skąd ewakuował się nad Bug. Wejście Rosjan do Polski 17 września spowodowało powrót do Czestochowy. Tam wraz z Ojcem i siostrami włączył się w akcję pomocy wysiedlanym Wielkopolanom i Polakom z Pomorza. By uniknąć wywiezienia na roboty do Rzeszy podjął pracę w Dziale Technicznym Wodociągów i Kanalizacji, przy nadzorze przepompowni cieków i budowie kanalizacji burzowej. W połowie 1940 r. odwiedził go zwolniony z obozu jenieckiego T. Prechitko, kolega ze studiów, w kampanii wrześniowej walczył w obronie Helu. Namówił Lecha Bogusławskiego do współpracy z podziemną organizacją „Muszkietierów”, kierowaną przez Stefana Witkowskiego ps. „Kapitan”, „Doktor Zet”, „Dyrektor”, „Inżynier”, „Tęczyński”, „Kaniewski”. To pełen sekretów

epizod biografii Bogusławskiego, tak jak tajemniczą była organizacja „Muszkietierów”. Byli tak głęboko zakonspirowani, że do dzisiaj nie wiemy na ile służyli polskiemu Państwu Podziemnemu, wywiadowi brytyjskiemu, jakiego charakteru związku były ich z niemiecką Abwehrą. Badacze snują na tych polach różne, czasami fantastyczne hipotezy, z braku różnic nie podając się weryfikacji. Wiadomo, że „Muszkietierowie” występowali pod kryptonimem „Mu”, „Nurki”, „Regimenty Mu”, „Upany”, że zajmowali się wywiadem i kontrwywiadem przede wszystkim gospodarczym i technicznym, także na obszarach Rzeszy i terenach zajętych przez armię ZSRR. Rodki finansowe na działalność czerpali z Centralnego Komitetu Organizacji Niepodległościowych, w skład którego wchodził.

Muszkietierzy pozostawali w bezpośrednim kontakcie z brytyjskim wywiadem Intelligence Service, któremu przekazywali regularnie meldunki wywiadowcze, dzięki czemu mogli się cieszyć niezależnością od innych organizacji podziemnych, głównie ZWZ-AK. Prowadzili jednak z nimi współpracę. Na przełomie 1940 i 1941 r. komórka kontrwywiadu „Muszkietierów” z jej szefami S. Dembińskim i Kazimierzem Leskim została podporządkowana KG ZWZ.

Niektórzy badacze snują hipotezy, że Muszkietierzy na przełomie 1941 i 1942 r. prowadzili grąjącą upust politycznym ambicjom swego przywódcy. Nasuwała ona przypuszczenia o nader tajemniczych relacjach z wywiadem niemieckim, grze prowadzącej w kierunku porozumienia z Niemcami i możliwości utworzenia polskiego rządu współpracującego z Rzeszą. Z sugestiami współdziałania z Niemcami przeciw Rosji Witkowski miał występować pod adresem gen. Andersa, co ten poczytał za prowokację. Te i inne działania sprawiły, że przywódcy polskiego podziemia traktowali Witkowskiego podejrzliwie, a w najlepszym przypadku uznawali go za hochsztaplera b d fantast. Na tym tle pojawiały się doniesienia kontrwywiadu ZWZ o tajemniczych rozmowach prowadzonych przez Witkowskiego w Berlinie z niemieckimi dostojnikami.

6 grudnia 1941 r. „Muszkietierów” włączono do ZWZ. Kilka miesięcy później wobec niezgody kpt. S. Witkowskiego na ujawnienie agentów głębokiego wywiadu na terenie Rzeszy, z rozkazu gen. Stefana Roweckiego został on pozbawiony dowództwa tej organizacji. W sierpniu 1942 r. KG AK oskarżyła go o niesubordy-

nacji i współprac z Abwehr i Gestapo. Wojskowy Sąd Specjalny skazał go na karę śmierci. Wyrok wykonano, a wcześniej „Muszkietery” rozkazem komendanta głównego AK zostali rozwiązani. Wiąkszość członków organizacji przeszła do AK, choć do innych organizacji podziemnych.

Lech Bogusławski przez lata skrywał swój udział w „Muszkietarach”, a gdy zaczął w latach 80. XX w. to i owo opowiada, to nie wykraczał poza ogólnie znane już fakty. Wiemy, że z chwilą akceptacji propozycji wzięcia udziału w pracach „Muszkietarów” Człochowie zamienił na Warszawę. Tam podjął pracę w Centralnym Biurze Przedsiębiorstwa Technicznego St. Kaniewskiego przy ul. Jasnej 6. Wraz z Prechitko projektował tam gazogenerator dla ciężarówek i autobusów, którego prototyp zbudowano w wytwórni gazowniczych przy Czerniakowskiej. Niewiele był wart, bowiem jego głowica szybko się topiła. Drugi egzemplarz, o zmienionej konstrukcji oparty na zasadzie wypracowanej z początku XX w. przez Karla Imhoffa, po zmianie paleniska, pracował względnie dobrze, a mniejsza jego wersja z powodzeniem sprzedawana była dla samochodów osobowych. Technicy zatrudnieni w Biurze wykonywali również zadania o charakterze czysto wywiadowczym. Tak Bogusławski i Prechitko, jako okrętowcy, rozpracowywali nowe niemieckie torpedy, które rzucane przez samoloty Junkers przeznaczone były miały do niszczenia konwojów alianckich. Następnie przystąpili do projektowania statku wojennego „Bocian” dostosowanego do zamontowania silnej radiostacji, której usytuowanie na stałe przemieszczającym się obiekcie mogło utrudniać jej namierzanie.

Przebudowa statku prowadzona była na cyplu portu praskiego a prowadzący ją Lech Bogusławski miał do pomocy jedynie mechanika Smółki i jednego podchorążego, borykał się przy tym z problemami z wykonaniem odlewu rury w zakładach Lilpopa, które dotychczas takich zadań nie realizowały. Jakby jednak nie było to po 9 miesiącach robót statek zwodowano, ale w tym samym czasie po serii wpadek w szeregach „Muszkietarów” i przejściu organizacji do Związku Walki Zbrojnej, kontynuowanie prac przy statku utraciło sens. Lech Bogusławski mógł być zagrożony aresztowaniem opuszczenia Warszawy.

W Człochowie, dla zatarcia po sobie śladów, zatrudnił się w Biurze Konstrukcyjnym Huty Człochowa.

22 października 1942 został aresztowany przez Gestapo i przewieziony na warszawski Pawiak. Śledztwo prowadziło Gestapo ale w asyście oficera Abwehry, który pytał o drogi przerzutu materiałów do Anglii i współpracę „Muszkietarów” z wywiadem brytyjskim. Konfrontowano go z mechanikiem Smółką i z towarzyszącym Kaniewskiego. Brał pod uwagę rozstrzelanie, ale Niemcy zadowolili się unieszkodliwieniem grupy, a nie chcąc narazić na represje Niemców – jeńców wojsk

polskich w Afryce osadzili Bogusławskiego w Obozie Koncentracyjnym Oświęcim, skąd przerzucono go do obozu w Neuengamme i do obozu w Bayreuth – filii obozu Flossenbürg. W Oświęcimiu pracował w karnej Kompanii przy budowie kanału Wisła – Soła, w Neuengamme w Biurze technicznym Walterwerke, w Bayreuth w Biurze Technicznym inż. Obertha, gdzie poznał Holendra inż. E. Hoyera, okrętowca z Delft, z którym po latach los zetknął go powtórnie w Holandii przy odbiorze „holendrów”. 24 kwietnia 1945 wyzwolony wraz z nim w trakcie ewakuacji obozu Flossenbürg do Dachau, pomagał Amerykanom w poszukiwaniach niemieckich dokumentacji technicznych, które miał okazję wcześniej poznać. Tu spotkał inż. R. Senczyszyña, kolegę z gdańskich studiów, pracującego w Zarządzie Ródlądowych Dróg Wodnych. Przyjął jego propozycję objęcia kierownictwa zespołu Stoczni i Warsztatów w Kołubie nad Odrą. Po roku pracy nad organizacją Stoczni i podnoszeniu z dna Odry zatopionych statków rzecznych przyjął propozycję pracy w Stoczni nr 2 w Gdańsku. W owym czasie próbowano tam montować urządzenia mechaniczne pochodzące z darów UNR-y co zupełnie go nie interesowało. Po miesiącu porzucił pracę i w drodze do Wrocławia zatrzymał się na dłuższy czas w Bydgoszczy, gdzie w słynnej DAG Fabryce Bromberg, teraz również Wytwórni Materiałów Wybuchowych powierzono mu zadanie organizacji warsztatów mechanicznych, montażu kotłów parowych, uporządkowania sieci elektrycznej i wodociągowej. Po roku gdy zakład ruszył z produkcji postanowił opuścić Bydgoszcz. Wraz z wieści o polubionym udało się do Wrocławia, angażując się w 1946 r. do pracy w Polskiej Egzeldze Odrzańskiej. W 1947 po raz pierwszy zetknął się z holownikami, stanowiącymi przedmiot kontraktu holenderskiego. Wyślano go do Wageningen gdzie asystował przy próbach modelowych holowników zamówionych dla Odry. W 1949 powrócił do Holandii już jako członek Odrzańskiej Komisji Odbiorów. Szybko przelamała lody i początkowo niechęć Holendrów co zawdzięczała hartowi ducha i Zbigniewa Kuszewskiego i Czesława Ładkowskiego, w których również spotkaniem Bogusławskiego z poznanymi w obozie Holendrami.

Po powrocie z misji organizował w 1950 roku Wrocławskie Biuro Projektowania i Studiów Taboru Rzecznej, w 1951 projektował tutaj kutry holownicze i motorówki pomocnicze budowane dla wojsk inżynieryjnych. W latach 1952-1953 z ramienia BPiSTRz prowadził w stoczni Pleniewo (północnej Wisła) zespół opracowujący dokumentację konstrukcyjną i technologiczną oraz oprzyrządowanie dla trałowców budowanych dla Marynarki Wojennej i na eksport. W latach 1955-1956 Ministerstwo Egzeldgi skierowało go do Stoczni Rzecznej w Głogowie, powierzając mu zadanie uzdrowienia stosunków w zakładzie i uruchomienia produkcji, co też z powodzeniem wykonał. W 1957 wraz z ekipą Centromeru przebywał w NRD gdzie nego-



Odrzańska Komisja Odbiorów i stoczniovcy holenderscy na „małym Holendrze” w czasie prób odbioru na Renie, czerwiec 1949

cyjował umowę na dostawę lodolamaczy rzecznych dla Polski.

W 1970 roku zakończył pracę w resortie węglugi i przeszedł do pracy w resortie Przemysłu Ciężkiego. Do 1977, do emerytury pracował w Przedsiębiorstwie Projektowania i Wyposażenia Odlewni – PRODLEW w Warszawie gdzie zajmował się współpracą ze stoczniami morskimi, przede wszystkim zagranicznymi.

PROMOR-em. Z uwagi na okupacyjną przeszłość nigdy politycznie się nie angażował. Praca zawodowa przyniosła mu wiele nagród i wyróżnień. Odznaczono go m.in. Złotą Odznaką Zasługi Pracownika Morskiego (1960), Złotym Krzyżem Zasługi (1961), Krzyżem Kawalerskim Odrodzenia Polski (1977).

inż. Lech Bogusławski zmarł w Warszawie w 1994 r.

Oprac. Stanisław Januszewski

Zbigniew Borysewicz

Biografia Odrziana pisana

Moją przygodę z węglugami rozpocząłem w 1959 roku we Wrocławiu zdając egzamin do Technikum węglugi i Gospodarki Wodnej. Tego samego roku we wrześniu rozpocząłem naukę w I klasie mechanicznej T. Zaraz po otrzymaniu munduru marynarskiego poczułem, że jestem marynarzem, przed którym stoi otworem morze i oceany.

W szkole spotykam nauczycieli, których pamiętam długie lata. To dyrektor T. Cieślak, inż. Wietchy, Domański, M. Bednarska, A. Lichtig, siostry Kruthul i Cz. Ładkowski, inż. Z. Maga. Oczywiście nie można zapomnieć o Cyrusie i Kauczuku. Po skończeniu I klasy, praktyk szkolne odbyłem na "M. Fornalskiej" z kpt. Radziałowskim i mechanikiem "Krucyfiksem".

Płynęliśmy my jedynie na trasie Wrocław – Szczecin – Wrocław, ale wrażeń były niezapomniane. Wpływając w strefę graniczną Polska - NRD, Wojsko Ochrony Pogranicza sprawdzało naszą obecność na statku, tak przy wejściu jak i przy wyjściu. W roku następnym praktyki odbywam na "Młodej Gwardii". Płyniemy w relacji Wrocław – Bydgoszcz - Wrocław z kpt. Borkiem.

Kolejną praktyką indywidualną już na statku węglugi na Odrze przybliżyła nas do prawdziwego marynarskiego życia.

W 1965 roku po zdaniu matury trafiam do przypadkowo do Wydziału Floty Kołowej i tam płynę jako asystent mechanika na „BM-5103” w zestawie kombi.

W tym czasie kierownikiem Wydziału jest inż. R. Tobby. Kapitanem na „BM-5103” jest Max Bekiesz. Po pewnych zmianach trafiam na holownik H/M „Otmuchów”, gdzie mechanik musi przebywać cały czas w maszynowni pilnując sprzętu nawrotnego, przestawiając go naprzód lub wstecz, wykonując komendy przekazywane ze sterowni. W międzyczasie zdajemy egzaminy w T. we Wrocławiu na patent mechanika 3 klasy.

Z tego okresu pamiętam in. Cz. Ładkowskiego i in. E. Pajka. Posiadając patent odbieram ze stoczni "Zacisze" we Wrocławiu zbudowaną tam „BM-5168”. A więc, mam samodzielne stanowisko i pole dla zdobywców nowych do wiadomości.

W 1969 roku przechodzę do pracy w dziale remontów. Tam pracuję wraz z in. Patynowskim i panami Wilczkiem i G. Klimem.

Mój obszar działania to Cypel w Kołobrzegu - Porcie gdzie prowadzę nadzór nad remontami naszych statków. W tym czasie w budowie jest już Kozielska Stocznia w Kołobrzegu - Rogach. Z czasem warsztaty z Cypla i Januszkowiczów przenoszą się do stoczni. Jej dyrektorem technicznym zostaje mgr in. Michał Turek, późniejszy prezes zarządu nO we Wrocławiu. W 1973 roku pan Klemens Zajac proponuje mi przejście do pracy w dziale technicznym, w miejsce Zdzicha Biernackiego, który udaje się do Kołobrzegu.

W ten sposób powróciłem do domu, do Wrocławia. Kierownikiem Wydziału Floty był wówczas pan S. Anforowicz, człowiek spokojny i łagodny. W dziale barek motorowych mam swoją grupę statków, które będę nadzorował przez najbliższe lata. Remonty barek odbywają się w Bazie Remontowej Osobowice oraz w Remontowej Stoczni Rzecznej we Wrocławiu, gdzie kierownikiem wydziału jest pan Alfred Kołodziej. Duże remonty klasowe wykonuje przeważnie stocznia w Nowej Soli, trochę remontuje się w stoczni kozielskiej, czasem w Szczecinie.

Władysław Chaszczowski

Jest emerytowanym dyrektorem wrocławskiego oddziału PTTK. W czasie nauki w Państwowej Szkole Technicznej węgługi był również jednym z jego wykładowców był komandor Wróblewski. Komandor lubił ludzi swojej postury, którzy nadawali się i do czołgu i do samolotu.

Pan Władysław wspomina: Gdy zdawałem egzamin aby otrzymać patent mechanika, Wróblewski zdecydował o przyznaniu mi patentu na 500 KM, czyli najwyżej mojego.

Po szkole pracowałem w węgludze. Pływali my bardzo daleko, kiedy byliśmy tak zmęczeni, że mechanik zasnął w siłowni i nie dołał na czas oleju co spowodowało awarię. Byłem w bardzo złej formie, udawało nam się przepłynąć w 9 dni z Wrocławia do Amsterdamu. Kiedy przeprowadziliśmy ładunek 478 ton w 50 minut.

Później przeszedłem do Zjednoczenia węglugi. Przez 3 lata uczyłem logiki i nawigacji w 2 klasie szkoły zasadniczej i 2 klasie technikum. Studia kończyłem na Akademii Ekonomicznej. Pisałem prace związane z węglugą: „Organizacja przewozów na wodnych trasach.” Po studiach pracowałem z komandorem Wróblewskim w jednym pokoju. Po latach mnie nie poznał i zapytał:

Czy te wyjazdy do Nowej Soli to dla mnie kłopot i dlatego po 4 latach przechodzę do pracy w naszej, węglugowej Bazie Remontowej Osobowice na stanowisko mistrza produkcji. Kierownikiem Bazy był wówczas in. J. Klauzer. W pierwszych latach baza jest w złym stanie technicznym. Węgługa na Odrze podejmuje się całkowitej jej przebudowy i wychodzi z tego całkiem przyzwoicie jako ci zakład. W tym czasie mistrzem produkcji jest B. Gauden i T. Olejniczak.

Z-c kierownika bazy był in. Puto, a współpraca układała się dobrze. Niestety, zawierucha prywatyzacji stanowiła znak początku końca bazy. W tym momencie przechodzę do pracy w SKR Oborniki Śląskie, gdzie jestem kierownikiem warsztatów. Niestety i tutaj, po kilku latach pracy mamy upadek firmy i wracam do Odratransu we Wrocławiu, pracuję w Składzie Celnym na terenie Portu Popowice. Praca bardzo ciekawa. Kierownikiem w składzie był J. Kawa.

Zmiana przepisów celnych stwarza nową sytuację dla składów celnych, niestety gorszą. Skład przechodzi w ręce dyr. H. Kopaczewskiego i przekształca się w Agencję Celną i Transportów "Odra-trans"

Tutaj doczekałem moją ci przejścia na wcześniejszą emeryturę i z tego skorzystałem. Jestem ojcem idziadkiem, a z kolegami widuję się na „Nadborze”, na comiesięcznych spotkaniach Bractwa Mokrego Pokładu.

Oprac. Zbigniew Borysewicz

„A pan to kto?” Odpowiedziałem, że jestem oficerem flagowym komandora Wróblewskiego, a on na to: „Ale się zmienił!”.

Pracowałem w Komisji Genewskiej w europejskiej komisji gospodarczej. W czasie jednego z wyjazdów jechał z nami naczelnik z Ministerstwa Komunikacji. Na lotnisku w Zurichu nagle zrobiło się poruszenie gdy celnicy przez wietlili jego walizki i zobaczyli dziwny przedmiot, który przypominał im miniaturowe talerzowce. Podszedłem do nich pytając o co chodzi. Okazało się, że były to tylko zapobiegliwie spakowane zapasy jedzenia – rondel z kaszą gryczaną.

Brałem udział w pracach komisji RWPG do spraw przewozu ładunków ponadgabarytowych. Gdy pierwszy raz leciałem do Moskwy, w naszej delegacji było 9 osób. Pewien pan z komisji planowania ostrzegł mnie abym tam za dużej nikim nie rozmawiał, bo zawsze pojawia się ktoś ze służby. Dopytywałem się po czym

mo na takiego pozna . –Patrz na buty – powiedział mi – kto ma najbardziej rozczłapane buty ten jest z KGB. Faktycznie w czasie wizyty kto do mnie podszedł i zaczął mnie wypytywać, o to co robi, skąd jestem itp. Popatrzyłem na jego buty i ten zaczął mnie wypytywać, wtedy się ulotnił.

Zaprzyjaźniłem się z jednym panem z komisji planowania. Gdy wsiedliśmy do samolotu wewnątrz linii rosyjskich (przepychając się łokciami) zaczął mówić o artowce, a czasem jak stewardesa jest ładna, to pozwalaj jej i dawać. Kolega tak się wystraszył, po twardym doświadczeniu, że chciał potem wracać pociągami z Odessy do Moskwy. Musiałem go długo przekonywać, że w Moskwie zawsze i duży pierwszy pilot, stewardesy tylko czasem w Odessie.

Zakończyłem karierę w egłudze w czasach gdy załogi wywalczyły sobie 180 godzinny miesiąc pracy. Był to, moim zdaniem, jeden z bardzo ważnych elementów upadku egługi. Władze niestety nie sprzyjały egłudze, doszło do wielu zaniedbań. Kiedy mieliśmy na Odrze 8 mln ton przewozu rocznie. Potem nastąpiła degradacja drogi wodnej. To wielka strata.

Oprac. Maciej Klim

Leon Cynk

Urodził się 20 grudnia 1944 w Utzeneich (Austria). W 1964 ukończył Technikum we Wrocławiu – Wydział Mechaniczny. W 1981 uzyskał uprawnienia mechanika 1 klasy, w 1981 kapitana egługi różłdowej 1 klasy. Do 2004 r. pracował w P.P. egługa na Odrze. Od 2014 dowodzi statkiem pasażerskim „Zefir” pływającym na trasie Głogów – Słubice.

Zacynałem na parowcach

Swoją przygodę z egługą rozpocząłem w technikum podczas praktyk. Już po pierwszej klasie mieliśmy miesięczne praktyki zespołowe, podobnie po drugiej i trzeciej. Razem było nas piętnastu uczniów. Najpierw pływałem na statku „Małgorzata Fornalska”, a później na słynnym statku „Westerplatte I”. Natomiast już po czwartej klasie miałem dwumiesięczne praktyki indywidualne. Odbywałem je na Wiśle, na holowniku parowym „Kujawy”. Po piątej klasie musiałem odbyć praktyki dyplomowe 4-miesięczne, napisać sprawozdanie, przedłożyć je do szkoły celem oceny na świadectwie maturalnym. Ostatnie praktyki odbywałem na „dużym Holendrze” parowym - „Tryglaw”, a później na barce motorowej. Musiałem się namordować przy przesypywaniu i bunkrowaniu w głą. Ale sporo też się dowiedziałem o urzędzeniach na statku.

Na „Tryglawie”

Jego załoga składała się z 11 osób, w tym czterech palaczy. Pracowali w systemie zmianowym po dwóch i zmieniali się co cztery godziny. To była bardzo ciężka praca. Jednorazowo bunkrowaliśmy niemal 60 ton w głą. Jako praktykant musiałem ten wózek przesypywać i podsuwać do kotła.

Po szkole

Pływałem głównie na barkach motorowych i pchaczach. Na zwykłych barkach nie pływałem. Pierwszym moim patentem był tytuł oficera mechanika. A uprawnienia kapitana zdobywałem w miarę jak pływałem, mając przygotowanie nawigacyjne z technikum. W końcu, w Inspektoracie egługi różłdowej zdałem egzamin.

Na emeryturze

Pływam na „Zefirze” – statku pasażerskim, który pływa na rodzimym Odrze. Jest nas dwóch. Dlatego czasem pływam jako kapitan, czasem jako główny mechanik.



Leon Cynk

Kpt. egł. różł. Leon Cynk

Danuta F fara

Dziecko Odry

Urodziła si w Szczecinie, na postaju barki -6444 jako druga córka Pa stwa Floryn. Oboje rodzice pochodzili z szyperskich rodzin, mama z Murzynowa, tata – z Włocławka. O tym, jak jej ycie wpisane było w rytm barkowych rejsów wiadczy, e chrzczona była w Nowej Hucie. Tak si akurat zło yło, e tu po narodzinach załadowano bark w Szczecinie elementami urz dze hutniczych dla Nowej Huty. Tam, po bardzo długim rejsie, w czasie przedłu a- j cego si postaju spowodowanego kłopotami wyładunkowymi, w miejscowym ko cieie została ochrzczona.



Danusia F fara przygotowuje bark „Irena” do chrztu



W towarzystwie kpt. Stanisława Kwietnia na statkach Muzeum Odry FOMT



W pami ci Danusi utkwiał obraz pomieszcze na rufie barki, powstałej w przedwojennej gda skiej stoczni, kuchnia wyło ona bł kitnymi kafelkami, mini sypialnia urz dzona w skrajnej cz ci rufy z kojami przy burtach. Do dzi Danusia słyszy plusk wody za oszalowan burt .Pami ta lalki, ich stroje i wózki dla lalek, które tata kupował podczas ka dego rejsu do Niemiec. Pami ta równie wyprawy z mam do większych sklepików w czasie postojów. Z sentymentem wspomina wspólne zabawy na przybrze nych nadodrza skich ł kach ze Zbyszkciem, Irkiem, Elwir i rówie nikami z s siednich barek.

Przerwy zimowe sp dzała zazwyczaj u babci, w Murzynowie nad Wisł , niejednokrotnie tak e na jej barce zimuj cej w którym z warszawskich portów. Przygoda Danusi F fary z Odr nieprzerwanie trwała do roku 1960, kiedy to w jej yciu rozpocz ł si czas edukacji szkolnej. Pó niej pływała ju tylko w wakacje.

Nauka w szkole sprawiła, e zesła z pokładu. W dorosłym yciu podobnie jak wi kszo Dzieci Odry, pracowała w egludze na Odrze, dzisiaj sp dza czas u boku kochaj cego m a, w gronie przyjaciół z Bractwa Mokrego Pokładu, konfraterni kapitanów odrza skich i re skich, Fanklubu Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i jedyne go w Polsce Muzeum Odry, wyj tkowego, zasadzone go na zabytkowych statkach odrza skich. W marcu 2016, po zako czeniu odbudowy zabytkowej barki „Irena” powierzono jej rol matki chrzestnej jednostki.

Oprac. Waclaw Hepner

Na barce „Irena” w dniu chrztu

Janusz F fara

Z Odr pod pach

W młodo ci nigdy nie myślałem, że zawód marynarza będzie dla mnie. Od małego dziecka otaczał mnie świat pełen obrazów i tekstów z życia prawdziwych marynarzy z przeczytanych powieści i zawsze wiedziałem, że muszę coś zrobić w tym kierunku.

Wychowałem się w Bolesławcu w rodzinie górniczej. To znaczy tylko ojciec był górnikiem, ale mieszkaliśmy na osiedlu górniczym i było tam jak w jednej wielkiej rodzinie. W naszej rodzinie nigdy nie było tradycji marynarskich, chociaż ojciec przeżył swój „przydział ziemski” tak barwnie i prawie po marynarsku, że babcia w wieku kiedy już zaczynałem rozumieć prawdziwą historię Polski tak bardzo mi zaimponował, że zaszufladkowałem jego barwne przeżycia do jedynej kategorii przeżyć z których mógłbym w okresie bardziej dorosłym brać wzorce. Ojciec pochodził z ubogiej ziemskiej rodziny z Podkarpacia. Edukację zakończył ponad dwuletnim pobyt w seminarium duchownym w Płocku. Nie bardzo mu widać pasowało zostać księdzem więc przerwał naukę, lub prawdę mówiąc ku wielkiemu niezadowoleniu rodziców uciekł z seminarium. Później była podchorążówka, służba w Korpusie Ochrony Pogranicza na wschodniej granicy, niesławny odwrót przed nacierającymi sowietami, udział w bitwie pod Węgierską Górką, praca przymusowa na terenie Niemiec.



Janusz Fara – jako uczeń



Kpt. Władysław Stypczyński i kpt. Janusz Fara na „Nadborze”

Urodziłem się w roku 1950. Mój pierwszy stopień edukacji to Szkoła Podstawowa nr 2 w Bolesławcu. Tu też podjąłem pierwszą decyzję. Na początek zdałem do Technikum żeglugi i rybactwa, a później zobaczyłem, że to nie jest dla mnie. Po zdaniu egzaminów zostałem przyjęty w poczet uczniów, co było wyczynem nie lada, gdyż kandydatów na jedno miejsce było pięć. Naukę rozpocząłem w roku 1964 i bez większych przeszkód skończyłem ją w roku 1969. Moim wychowawcą był p. Marian Szwarz. Byliśmy jego pierwszymi klasami, jak prowadził.

Po wojnie oczywiście droga do polskiego Eldorado, czyli na Ziemię Odzyskaną. Tu babcia u szczytu kariery poznała co to znaczy zawiązać po polsku. Znalazł się kolega z wojska, który doniósł do UB o jego służbie w KOP, co całkowicie zachwiało wiarę ojca w wszechmoc i sprawiedliwość władz ludu. Efektem donosu była dwuletnia odsiadka w kazamatach UB i nakaz pracy w kopalni miedzi w Iwinach koło Bolesławca.

Itaki to jest mój górniczy rodowód.

W okresie, kiedy kiedyś dorastający chłopiec marzył o przygodzie swojego życia wzorce czerpałem z prozy sowieckich pisarzy, gdy taka tylko w tym czasie na ogół była dostępna w bibliotekach. Pamiętam dobrze, jak po przeczytaniu książki „Sól morską” o szkole kadetów morskich, w snach przeistaczałem się w postać bohatera. Później był „Samotny biały agiel”, „Z pamiętnika kapitana okrętu podwodnego” i wiele innych, których tytułów już nie pamiętam. One właśnie nadały mi kierunek mojemu przeznaczeniu.

Po ukończeniu technikum z powodu niepowodzenia egzaminu do PSM zgłosiłem się do Działu Obsad w P.P. żegluga na Odrze. Otrzymałem przydział na najnowszy wówczas statek „n.o.”, na „Bizona” – O – 09 pod kapitanem Czesławem Wiśniewskim ps. „Kozak”

Na statku tym przepływałem jeden pełny sezon i pokłoniła mi się komisja poborowa. Niestety, prawie wszyscy koledzy z roku, którzy pływali dostali odroczenie, ale właśnie nie tylko mnie musiała powinno się noga, a to z winy niedopatrzenia terminu podpisania odroczenia.

W efekcie wylądowałem w P.W.S.T. w Zamościu, a następnie w pułku w Babimociu jako mechanik samolotu. Po skończonej służbie wojskowej wróciłem do pracy w S.O., gdzie po roku pływania objąłem swój własny statek, barge motorowe BM – 5058. Później były zestawy pchane, ponownie barki motorowe i przez przypadek wylądowałem jako sternik na statku szkolnym „Westerplatte”, a później na „Młodej Gwardii” pod dowództwem p. kapitana Mariana Rynkiewicza.

To były naprawdę piękne lata, które niestety nie trwały długo. Po czterech latach pływania zmuszony zostałem przez dyrektora do odejścia ze szkoły. Nie wypadało o nieobecnych sobie mówić, więc przemilczałem przyczynę odejścia.

Swój karierowy pływaniak zakończyłem na BM – 5136 z powodów zdrowotnych. W owych czasach choroby wrzodowe układu pokarmowego stanowiły powszechne dolegliwość dla braci marynarskiej.

Niesamowite historie żłodziarskiego życia w te

Pod tym tytułem skryłbym dziesiątki przeróżnych, wręcz niewiarygodnych, ale autentycznych historii, które miały miejsce w egulugowym wiatku. Wiąksza część z nich z pewnością niebezpiecznie zaginęła wraz z odchodzącymi na „wieczną wacht”, a te, które jeszcze żyją, warto ku pamięci potomnym odgrzebywać.



Elewator portu Popowice

Pamiętam jak we wrześniu 1970 roku wrocławskie Zjednoczenie egulugi rólki dowej i Stocznia Rzecznych zorganizowało niespotykane do tego czasu wielkie ćwiczenia Zakładowych Oddziałów Samoobrony. Brały w nich udział wszystkie oddziały egulugi na Odrze oraz przedstawiciele stoczni rzecznych. Wiczy ci byli rozlokowani na międzywał basenu Osobowice I, a sztab mieścił się w budynku Domu Marynarza na tych Osobowicach. Oddziały samoobrony podzielone były na grupy strażnicze, łączniczo-sanitariuszy. Dla podniesienia rangi ćwiczeń zaplanowano wyburzenie starego, przedwojennego betonowego elewatora stojącego na zachodnim nabrzeżu portu Popowice. Elewator był już dawno nieprze-

Przebiegając z barki na klasę, wiosną 1986 przeszedłem do pracy na lądzie. Najpierw była to praca dyspozytora w punkcie zdawczo-odbiorczym barek pchanych. Następnie p. Adam Grabarczuk skierował mnie do pracy w „Ruchu w porcie”. Jako dyspozytor przepracowałem tam około dwóch lat i już jako starszy dyspozytor przeszedłem do pracy w „Centralnej Dyspozycji”.

Dzisiaj, wciąż jeszcze pracuję jako dyspozytor w dookrojonym dziale, górnotnie zwanym działem „Zarządzania Floty”. Do dobrodziejstwa III Rzeczypospolitej, czyli wcześniejszej emerytury, pozostało mi niewiele czasu i myślę, że doczekam szczęśliwie chwili, gdy będę mógł spokojnie wyjść z pracy bez myślenia, że nazajutrz nie zastanę zamkniętych drzwi.

Po czterdziestu latach pracy w zawodzie, który – jak widzimy – obumiera, pozostało mi tylko jedno przesłanie – zbierać gdzie się da i jak się da materiały i archiwalia o czasach wietności i tradycjach zawodu, który już dzisiaj w Polsce skazany jest na zapomnienie.

Oprac. Kpt. egul. rólki. Tadeusz Sobiegraj



Fragmenty wysadzonej konstrukcji na nabrzeżu i pokładzie „Radgosta”.

znaczony do likwidacji, gdy na jego miejscu miało powstać stanowisko do przeładunku cementu luzem dla nowo wybudowanego silosu cementowego, tak, że miejsce i rzeczywisty moment groźby wysadzenia elewatora wietnie pasował do scenariusza zaplanowanych ćwiczeń.

Dla zabezpieczenia basenu portowego przed fragmentami wysadzonej konstrukcji podstawiono do nabrzeża oczekujące w kolejce do złomowania kadłub holownika typu „duży Holender” noszący miano „Radgost”. Miał przynieść na swój pokład spadające po wybuchu w kierunku basenu portowego fragmenty betonowych odłamków i tak się stało.

Po pomylnym zakończeniu wicze w zasadzie wszyscy zapomnieli o samotnym „Radgo cie” i dopiero na drugi dzień rano, co niektórzy zaczęli przecierać ze zdumienia „zmazane” po nieoficjalnej części oczu. Ujrzeli, bowiem kadłub holownika spoczywający na dnie basenu portowego. Po jego wydobyciu okazało się, że na skutek nagromadzonej na rufowej części pokładu

dużej ilości betonowego rumowiska kadłub zanurzył się na tyle, że do jego wnętrza, przez instalację W.C., powoli zaczęła się wdzierać woda. Tak oto „Radgost” splątał ostatniego w swoim statkowym żywocie figła, którego ofiarą padła dzielna załoga Zakładowego Oddziału Samoobrony P.P. eglugi na Odrze.

Kpt. egł. ródł. Janusz Fara

Teodor Hawryluk

Na tylnokołowcach

Urodził się 20 marca 1937 r. W 1952 rozpoczął naukę w Szkole Szturmanów w Elblągu, od 1953 roku przeniesionej do Wrocławia. Ukończył ją w 1954. Pływać zaczął zaraz po zakończeniu szkoły. Jak sam mówi „nie było wyjścia”. Na temat budowy statków uczył się w szkole, ale to samo życie dało mu najwięcej wiedzy. Dołączył do załogi kapitana Blachowskiego, w której praca rozwijała się bardzo dobrze.

Rozpoczął pracę jako marynarz na „Ładzie”, następnie jako bosman na „Kupale”. Gdy w 1957 powołano go do wojska to skierowano go do marynarki wojennej. Służył w pierwszej załodze ORP „Wicher”, jako dowódca drużyny bosmanskiej. Po wojsku wrócił do eglugi na Odrze na stanowisko bosmana. Kilka miesięcy służył na HP „Radgost”. W 1961 roku został sternikiem na „Karkonoszach”. Wkrótce zastąpił na stanowisku kapitana Zenona Oparę. W 1964 przejął ster na „duym Holendrze”, na „Perkunie”, a po kolejnym roku wziął pod komendę statek tylnokołowiec parowy „Łaska”. Dowodził tym największym holownikiem na Odrze do chwili wycofania go z eglugi, co miało wymiar symboliczny. Ze złomowaniem „Łaska” zakończyła się epoka parowców na Odrze.



Kpt. Teodor Hawryluk

Od 1968 roku dowodził pchaczem Tur-41, od 1969 pchaczem Tur-59, od 1970 barką motorową BM-5054, od 1971 BM-5505, od 1972 BM-5513. Odbывał rejsy na zachód Europy. W 1974 roku zachorował na zapalenie płuc i ponad miesiąc leczony był w szpitalu w Hadze. Po powrocie do kraju skierowano go do Nowej Soli, gdzie od 1974 roku był kapitanem d/s. eglugi i szkolenia w Stacji Obsługi Trasowej nO. Od 1984 roku pływał BM-5058 na Zachód. Później dowodził pchaczem Bizon 106.

W 1972 roku uzyskał patent rejski, a wkrótce te kanałowy, a to z uwagi na interes firmy, która na wodach ródł dowych Niemiec nie musiała już wynajmować pilota.

Holownik „Karkonosze” zabierał 6 barek, płynąc z nimi z prędkością 4 km/h. Barki holowane były „na krótko”. W pociągu dwie pierwsze barki były najważniejsze. Pierwsza była najcięższa. Druga barka za holownikiem była barką sterującą. Na pozostałych nie musiało być załogi do sterowania.

Natomiast w dół rzeki prowadzono barki na długich linach i na wszystkich musiały być obsady do sterowania, a prędkość takiego pociągu wynosiła 10-12 km/h.

Na emeryturze jest od 1994 roku. Ostatni rejs odbył w 2005 roku. Przyszłość eglugi na Odrze jest smutna. Kiedy mieliśmy ok 300 barek motorowych i ok 200 pchaczy – wspomina. To była flota! Nawet moje wnuki nie doczekają już takiej floty. Była potrzebna wielu lat i kilku pokoleń.

Oprac. Mariusz Gaj

Stanisław Januszewski

Pierwsze spotkanie DAL na barce

1 grudnia 2015 holownik Ło firmy Eco-Polcon Wiesława Kacpera przeprowadził bark „-2107” Irena ze stoczni Hubertus na stanowisko Muzeum Odry FOMT w awanporcie górnym luzy Szczytniki, po 2-letniej bez mała nieobecności.

7 grudnia Miejski Konserwator Zabytków dokonał odbioru prac konserwatorskich na barce prowadzonych, a już następnego dnia zaprosili my naszych przyjaciół na 34 seminarium Dolnośląskiej Akademii Lotniczej, tym razem prowadzone na barce, w ładowni dziobowej, w większości ładowni trwały jeszcze prace porządkowe, jak to po długim remoncie bywa. Łczyli my to spotkanie z łamaniem się opłatkiem, w końcu wiata już za pasem. Zaszczycił nas obecnością Ojciec Dominik

Orczykowski, kapelan środowisk lotniczych. Bolesława Joca, pierwsza szybowniczka dolnośląska, która zdobyła po wojnie srebrną odznakę szybowców, budzącą podziw hartem ducha, która mimo 83 roku życia wykonała w sierpniu 3 skok spadochronowy (pierwszy w 80 urodziny), rozpoczęła łamanie się opłatkiem i składanie życzeń. Poprzedziła to modlitwa prowadzona przez Ojca Dominika i jego słowo, które natchnęło zebranych bykajuterów urzędujących po lotniczymu. Także się stanie.



Stanisław Januszewski



8 grudnia 2015 – Seminarium DAL w małej ładowni barki „Irena”

Przeszli my w końcu do meritum. Zaprezentowałem nieznaną dotychczas polskiej wycieczce wypraw polarnych Salomona Augusta André i Waltera Wellmanna – amerykańskiego dziennikarza i badacza polarnego.

Pierwszy podjął w 1897 próbę zdobycia Bieguna Północnego z użyciem balonu i zginął wraz z dwoma towarzyszami. Startowi André ze Szpitzbergenu towarzyszyło wielu uczonych i turystów szwedzkich i norweskich.

My i polskiej wyprawy na wyspy koła podbiegunowego, dla obserwacji startu jego balonu rzucili również Polacy – dr Jan Roszkowski i Alfons Karol Pomian-Hajdukiewicz – Polak naturalizowany w Szwecji.

Wellmann z kolei, pomny tragicznego doświadczenia André zamierzał dotrzeć do Bieguna sterowcem typu Lebaudy. W 1906 podjął przygotowania do wyprawy, na Szpitzbergenie zbudował nawet hangar, ale musiał

go porzucić, bowiem w trakcie prób silników jego statek powietrzny prowadzonych w Paryżu sterowiec uległ uszkodzeniu. W wyprawie Waltera Wellmanna zamierzał wziąć udział Polak, kupiec ze Śląska Cieszyńskiego – Jan Drozd, ale zanim dotarł do Danii wyprawę ze znanego już powodu odwołano.

Wellmann podjął nową próbę lotu do Bieguna w 1907, ale po przebyciu kilkuset kilometrów, z powodu wielu usterek statku powietrzego powrócił do miejsca startu. W 1909 zamierzał kolejną próbę, ale porzucił ją, dowiedziawszy się, że do Bieguna dotarł Robert Edwin Peary. Wykorzystał swój statek powietrzny do podjęcia próby pokonania Atlantyku, ale po przebyciu 1600 km wzdował.

Dwa dni później spotkanie na barce zainaugurowało Bractwo Mokrego Pokładu. Tego dnia, 10 grudnia przyjechali my również przedszkolaków.

Tak się zaczęło, 18 marca 2016 bark ochrzcili my, chociaż jeszcze do maja 2016 jeździł meblowali my, a czerpiąc z dotacji Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego, udzielonej nam z programu Infrastruktura Kultury wyposażali my bark w sprzęt wystawienniczy, komputerowy i multimedia. Usuwali my drobne usterek

ki, walczyli my z oporem materii. Do maja, z pomocą Bractwa Mokrego Pokładu, odrzańskich kapitanów barka była gotowa do pierwszego rejsu. Ruszyli my w kierunku Nowej Wsi na Kanale Gliwickim. Przez ten czas wszystko było pierwsze.

Oprac. Tadeusz Zbek

Czesława Ryszarda Kołodziej

Z harcerstwem ku wodzie

Byłam znana w pracy jako Rysia Kołodziej, wiesz nie wiedziała, że moje pierwsze imię to Czesława. Z wodźkami załam się dosyć wcześnie, byłam w harcerstwie żeglarskim. Mieliśmy w 1970 r. spływ i wtedy zetknęłam się z nauczycielami z Brücknera, że ródł dówki. Mój brat skończył Technikum żeglugi ródł dowej. Później skończyłam Politechnikę Wrocławską.

Woda cięgle mnie ciągnęła i 1 września 1980 r. podjęłam pracę w stoczni Zacisze. Nie zapomnę dnia, gdy miałam rozmowę z dyrektorem stoczni. Tego dnia, w końcu sierpnia Wałęsa podpisywał umowę przy okręglym stole.

Pracowałam w kontroli jako ci jako elektryk. Wszystkie wyremontowane barki „Muflon”, „Tur”, „Bizon” kontrolowałam. Jako inżynier elektryk, automatyk, sprawdzałam wszystkie agregaty i instalacje elektryczne. W tym czasie zaczęto produkować pierwsze Beemy. Niestety nie byłam już przy wodowaniu ponieważ miałam pierwsze dziecko i urlop macierzyński. Tak naprawdę pracowałam 1,5 roku chociaż oficjalnie byłam pracownikiem a 4 lata. Dyrektor Nycz mówił: pani Rysiu, kiedy pani wraca, czekamy na panią. Dobrze nam się pracowało, atmosfera była bardzo przyjazna. Piętro wyżej w biurze konstrukcyjnym inżynierowie opracowywali nowe konstrukcje pchaczy i składali patenty. Modernizowali ten sam proces remontowy, gdy jest to bardzo ciężka praca. W stoczni Zacisze statki przechodziły kapitalne remonty. Po remoncie jednostki płynęły na Bajkał i tam robili my testy wytrzymałościowe. Dobijali my do brzegu i tam wszystkie silniki i agregaty były włączane na „pełną parę”. Takie próby trwały niemal cały dzień. Zazwyczaj przeprowadzaliśmy takie testy 2 razy w miesiącu. Berek pchanych lub cięgnionych nie sprawdzałam, bo na nich włączyć nie było elektryki.

Na wydziale mechanicznym W-1 remontowano poszycia. Tam pracowało najwięcej ludzi. Chyba byłam jedyną kobietą. Gdy przyszedłam do pracy byłam trochę przerażona. Byłam bardzo szczupła i nieco mizerna. Nieraz wychodziły całkiem mieszane rzeczy. Pewnego razu jakiś pan powiedział: a ty dziewczynko tu się zgubiła? Mistrz Stanisław był wietnym nauczycielem. Ja się tego od niego wiele nauczyłam. Nasza stocznia



Czesława Ryszarda Kołodziej na barce „Irena” w rozmowie z wolontariuszami Fundacji

przewodziła budowę stoczni w Wietnamie. Nasi ludzie tam wyjeżdżali. Mieliśmy też współpracę z Czechami. Miałam również propozycję wyjazdu do Czech aby tam pracować w kontroli.

We Wrocławiu były aż 3 stocznie, Zacisze, remontowa i Białowieska. Stocznia Zacisze została zamknięta chyba w 1990 r. W 1994 budynki zostały sprywatyzowane, a wszystkie urządzenia zdemontowane. Jestem niepokieszona, że stocznia Zacisze i Technikum żeglugi ródł dowej zostały zamknięte. My cały czas mieliśmy kontrakty. Komu zależało żeby to rozwalić. Nie rozumiem dlaczego to zrobiono. Prowadzę obecnie biuro rachunkowe i znam właściciela kilku barek. Pływa w Zachodniej Europie i cały czas ma problemy z zatrudnieniem załóg. Stare roczniki się wykruszają, a młodych nie ma.

Oprac. Krystian Chrzan

Marian Kosicki

Nie ma już Mariana między nami, ale stale do jego dzieła nawijemy. W roku 2002 był założycielem Bractwa Mokrego Pokładu, jego pomysłem była nazwa Bractwa i logo. Skąd się wzięły. Otóż kapitan wiedział, że pokład statku jest zawsze mokry, bowiem albo padał deszcz albo w słoneczne dni bosman polecał załozce myć pokład. Redagował pierwsze 50 numerów biuletynu „Prosto z Pokładu”, był duszą i spiryтус movens comiesięcznych spotkań Braci na pokładach „Nadbora” i „Wróblina”.

Walczył o sprawy Odry, do końca życia nie mógł pogodzić się z losem rzeki niechcianej, stale podnosił potrzeby jej ożywienia, przywrócenia eglogii towarowej, odbudowy szkolnictwa zawodowego, rozwoju turystyki i rekreacji na wodzie, także ochrony dziedzictwa kultury technicznej na Odrze. Starek był dla niego kosmosem. Odra zakreślała granice jego świata. Bractwo Mokrego Pokładu było jego najbliższą rodziną.

Pamiętam mu równie zasług uratowania w 1986 roku „Nadbora” przed złomowaniem, a pełnił wówczas rolę przewodniczącego Rady Pracowniczej eglogii na Odrze. Pozostawił leksykon słów, które przeminęły, wraz z upadkiem eglogii na Odrze. Pozostawił garść wspomnień, zamieszczanych równie na łamach „Prosto z Pokładu” i znakomite felietony sygnowane pseudonimem „myk”.

Oprac. Stanisław Januszewski

Elbląg - tu była moja SZKOŁA

Nie mogłem spodziewać się, że spotka mnie tak wielki zaszczyt, co przepełniało mnie ogromną radością. Na zaproszenie ostatniego komendanta szkoły szturmanów (szkoła eglogii ródłdowej) kpt. Witolda Cichonia pod koniec maja 2004 r. pojechałem do Elbląga. Tak się złożyło, że byłem w grupie ostatnich absolwentów tej szkoły, która uległa likwidacji w 1953 r.



Marian Kosicki na jednym z pierwszych spotkań Bractwa Mokrego Pokładu w kajucie rufowej „Nadbora”, 7.11.2002



Marian Kosicki na spotkaniu Bractwa DP „Wróblin”, czerwiec 2005

Na wprost dworca domy te same, ale dalej to zupełnie inne miasto. W czasie wojny Elbląg był potwornie zniszczony. Kiedy w drowałem obecnie samotnie po przepięknie zabudowanym mieście, tylko domy secesyjne i te z lat 30. były jak pławy wyznaczające tor wodny. Tu np. przy tym domu „2” skręcała w prawo do Bałantarni. I widzę, że „2” tu skręca. Przy ratuszu nie ma już placu usłanego zmieloną czerwoną cegłą i nie ma pergoli oplecionej bluszczem z ławeczkami. Nie ma tej linii kolejowej przecinającej plac. Wówczas przed parowozem siedział kolejarz machający w dziecinniej czerwonej flagi, a w nocy czerwona latarnia. Tylko przed ratuszem na postumencie wciąż samotnie umiera Achilles ugodzony strzałą w piętę.

Nabrza Elbląga i portu. Tu, gdzie podwodne kadłubów wyciągniętych na ląd barkasów, dziesiątek i jachtów skrobali my, dychtowali my i malowali my. Dopasowywali my wiosła, składowali my agły. To była praca przy sprzeczce szkolnym, ale to była praca dla siebie. Stałem w sezonie letnim na wiosłach czy pod agłami wypływali my na Zalew Wiłany. Przypomniałem rejs dziesiątki na wiosłach do Tolkmicka (ok. 28 km). Kiedy pod wieczór wracaliśmy do bazy, na nabrzeżu, zupełnie przypadkowo znalazły się uczennice szkoły wychowawczy przedszkoli. Dłonie w białych blach potrafiły z gracją podnieść w górę wiosła w salucie. Obecnie w tym miejscu znajduje się dobrze utrzymany dworzec, skąd regularnie pływają statki pasażersko-turystyczne do Kalingradu.

Dawniej pewne miejsca nabrzeży były odgradzone – groziły zawaleniem lub były zniszczone. Chciałbym, aby gospodarze Wrocławia obejrżeli tak pięknie odbudowane, pielęgnowane i ze smakiem dekorowane nabrzeża. Mam nadzieję, że wyciągną liby wnioski w odniesieniu do siebie.

I jeszcze szkoła (w gmachu tym obecnie mieści się szpital). Stał przy niej dom do Tczewa na obserwację lodotamania. Tu, poderwani alarmem nocnym, wsiadali my na wojskowe ciężarówki, by do rana układać worki na wałach uławiskich, zagrożonych przetrwaniem wodami powodziowymi.

Podczas tego – po raz pierwszy po pięćdziesięciu latach pobytu w Elblągu – wieczorami siadali my z kapitanem w jego gabinecie. Swym tubalnym, ale ciepłym głosem, w krótkich słowach opowiadał, acz niezbyt chętnie, o swej przeszłości. Partyzantka na wile szczytnie i dwie rany. Praca w PLO i na „Horyzontach” – statku instrumentalnym WSM. I praca w naszej szkole. Wspomina ten epizod, kiedy to pływał na jednostkach „białej floty”.

Na jego statku rejs wypoczynkowy odbywał kardynał Stefan Wyszyński.

Moja rzeka Narew

W naszym gronie – ludzi związanych zawodowo z Odrą – zwyczajnym wydaje się jej bieg. Zwarte koryto, regularna trasa. Nawet Wrocławski Węzeł Wodny ze swymi rozgałęzieniami, ujarzmiony budowlami regulacyjnymi stanowi dla nas opatrzony i zwyczajny widok.

Jest jednak taka rzeka, która zadziwia rozwinięty geomorfologii – jest to Narew. Narew była uznawana od dawna za rzekę spławniczą (egłowniczą) na długości od ujścia do Wisły do jej początku w Puszczy Białowieskiej. Mimo to, w zasadzie nie odegrała znaczącej roli w ogólnokrajowym transporcie wodnym. Wprawdzie płynęły tutaj tratwy, na które najczęściej ładowano płody rolne, ale nie wpłynęło to na ulepszenie szlaku wodnego. Warto przypomnieć, że w XIV i XV w. jednym z najważniejszych dostawców do Gdańska drewna, potasu, smoły, miodu czy wosku było Podlasie. Do głównych pali (miejsc załadunku) zaliczały się wówczas Łomża, Wizna, Tykocin czy Suraż.

Od około 350 kilometrów (liczony w górę rzeki od ujścia do Wisły) rozpoczyna się unikatowy, ale i najpiękniejszy układ koryta rzeki. Właściwie Narew tu nie ma jednolitego koryta. Rozdziela się ono na szereg naturalnych kanałów i kanałików, a na planie wygląda to jak układ żyłek liścia. Wskazywane kanały i małe boczne powodują, że pływa się tu łodzi tylko na pęczkach. Kanały rozdzielone są wyspami, ale najczęściej pęczki wysoko rosnących traw lub trzciny. Można słyszeć głosy ludzi płynących siedzącym kanałem i ich

Patrzmy na tablo ostatniego rocznika szkoły 1953. Wspominamy wydarzenia, czy miesięczne wystąpienia. Chłopcy, iluż was odpłynęło z wielką falą w dal spowit nieprzeniknioną mgłą! Bardzo charakterystyczne dla niego – poza dwoma przypadkami, wypowiadał się bardzo przyjemnie o chłopcach naszego rocznika. Co do mnie, miał jedną uwagę. Jak? – nie chciał powiedzieć, tylko miał się serdecznie.

O losach chłopców wie niewiele więcej, jak ja. Rozproszyli się po Polsce, inni jeszcze dalej. Zajęci byli przystosowywaniem do zawodu. Nauczyciele też się rozproszyli. Zabrakło bazy kontaktowej. Szkoły nie ma, więc gdzie pisać, do kogo?

Kapitan jest pogodny, mimo niejednokrotnie ciężkich przeżyć i tragedii rodzinnych. Za cel swego działania wyznaczył pomaganie ludziom potrzebującym w Związku Inwalidów Wojennych. Weterani w podeszłym wieku od byłych szeregowych po pułkowników tak bardzo potrzebują prostej pomocy – choćby ucyliwionej.

Mój Komendancie, dziękuję Ci za te przepiękne dni wspomnień młodości. Mimo, że upłynęło pół wieku, czuliśmy się prawie o te 50 lat młodsi.

Kpt. egl. ródł. Marian Kosicki

nie widzi. Aby spotkać się z nimi trzeba przepłynąć jeszcze kilkaset metrów, a nawet ponad kilometr.

Latem kępiami przepływać nie można. Porosty kępi zbierane są tylko zimą, kiedy zamarza rzeka, kępi pokrywają się grubą skorupą lodową. Obszar ten uznany jest za Narwiański Park Narodowy.

W miejscowości Uhowo w 2003 roku odbyła się po raz pierwszy na Narwi impreza pod nazwą „Program Pychówka”. Pychówka nazywana jest tu łódź drewniana przeznaczona do prac gospodarczych czy połowu ryb. Posiada przybliżone wymiary: 4 m długości, 1 m szerokości i zanurzenie ok. 20 cm. Jednakże koryto Narwi jest tak zbudowane, że często na lokalnych przemiałach należy wysiadać z łodzi i przesiadać ją po „rydzyku” – przemiale piaszczystym. W ramach imprezy „Pychówka” odbyło się szereg zawodów w tym slalom, rzucanie o cieniem, wciąganie puchówki po wodzie i in.

A teraz wypadało by powiedzieć coś, co jest charakterystyczne dla opowieści zamieszczanych w biuletynie i podpisywanych „myk”.

Latem, czasami uciekając z kolegami ze szkoły na węgry, pływali my po Narwi na puchówkach. Z całej naszej paczki wiernym rzece rodzinnej, do dnia dzisiejszego

szego pozostał jedynie tylko Wiesiek. Trudno, trzeba powiedzieć, że w swego czasu on był chyba najwiskszym kłusownikiem na Narwi, ponieważ za schwytanie go na gorącym uczynku była wyznaczona nagroda. Nikt jednak jej nie otrzymał.

W okresie pracy zawodowej niezbyt często przyjeżdżałem do Łap – mego rodzinnego miasteczka. Pewnego razu poprosiłem Wiesię, aby dał mi jakiegoś dorodnego szczupaka. „Nie ma sprawy - powiedział - kiedy przyjedziesz następnym razem bierz go miał”. Kiedy po dwóch latach przyjechałem do rodziny, odwiedziłem Wiesię. „Jak mój szczupak?” – zapytałem. Odpowiedział:

„Bądź spokojny. Już jest złapany, tylko jest mały, więc uwiłałem go na ławeczku i dokarmiam”. Kiedy przyjechałem następnym razem opowiedział mi zalem, że popętnił był ławeczku był elastyczny, przerdzewiał i szczupak uciekł. Zapewnił, że go złapie i wówczas mi przekaże. Minęły trzy lata. Wiesiek długo mi wyjął, że szczupak jest bardzo stary i nie nadaje się już do jedzenia. W ten sposób mój serdeczny kolega, wódka, rybak i kłusownik nigdy nie dał mi posmakować złowionej przez siebie ryby. Obecnie na emeryturze, cierpi na reumatyzm, nie wypłynie już na Narew swój pomalowany na zielono puch, aby złowić dla mnie szczupaka.

Kpt. egł. ródł. Marian Kosicki

Bronek Kotwicki

Z zawodem marynarza związał się przez edukację w Technikum Egługi Ródłowej, którą rozpoczął w 1959 r. Trudno dociec co Bronka skłoniło do wybrania tej szkoły, mundur czy zainteresowanie zawodem marynarskim. Skąd dowiedział się o istnieniu T? Co prawda mieszkał niedaleko Wrocławia w Miłkini, gdzie jego rodzice mieli gospodarstwo rolne. Tak przy okazji warto wspomnieć, że jego rodzice pochodzą z Wołynia, a Bronek urodził się 27.07.1945 r. w wagonie w trakcie przymusowego transportu na odzyskane polskie Ziemi Zachodnie. W dokumentach, w miejscu urodzenia, ma wpisane Sokolniki, pewnie to był przystanek transportu, gdzie rodzice mogli zgłosić przyjęcie nowego potomka.

Wracając do edukacji. Trafił do klasy nawigacyjnej Ia, której wychowawcą była Helena Krutul-Węgrzyńska. Jego koledzy z klasy to Jurek Drakiewicz, Andrzej Kulczyk, Witek Roszkowski, Zygmunt Pilecki, Jurek Piniewski, Bernard Sonek, Andrzej Włodarczyk i wielu innych. W 1963 r. co Bronkowi nie wyszło. Trafia do IIIa rocznika późniejszego, wychowawczynią jest Helena, a nowymi kolegami zostali Wacek Dzido, Krzyki: Bakowski i Dobrowolski, Mirek Hewczyński, Piotrek Rogoziewicz, Jasiowie: Nitko, Wójcik, Mak, Mundek Walasek. Maturę zdali w 1965 r.

Po skończeniu szkoły 1.VII. 1965 r. rozpoczyna pracę w P.P. Egługa na Odrze. Pływa na SP „Nereida” jako asystent I roku. Poszukując swojego miejsca na ziemi - od 1 maja 1966 r. przenosi się na dyspozytora do działu ruchu. Długo nie zagrzewa tam miejsca. Z początkiem sezonu nawigacyjnego 1967 wraca do załogi. Pływa za asystenta, bosmana, sternika. W 1969 r. zdobywa uprawnienia porucznika i od 1 czerwca zostaje kapitanem barki motorowej. Pływa nie tylko po Odrze ale i po drogach wodnych Zachodniej Europy. W lipcu 1971 r. uzyskuje patent na odcinek Renu: Duisburg – Antwerpia. Z początkiem sezonu nawigacyjnego 1973 roku zdaje egzamin na kapitana I klasy Egługi Ródłowej.

W trakcie rozmyślań przy sterze postanawia trochę zmienić swoje życie. Planuje studia wieczorowe na Politechnice Wrocławskiej. We wrześniu 1973 r. nadarzyła się okazja pracy w Zjednoczeniu Egługi Ródłowej i Stoczni Rzecznych jako starszy inspektor

w dziale, gdzie kierownikiem jest Stanisław Kazimierzczak absolwent PSTT (1965 r.). Staszek studiuje prawo i administrację na Uniwersytecie Wrocławskim, zmobilizowany tym Bronek podejmuje studia na wydziale mechanicznym Politechniki Wrocławskiej. W czerwcu 1979 roku uzyskuje tytuł inżyniera mechanika.

W międzyczasie zmienia pracę. Od 1 kwietnia 1977 r. zostaje kierownikiem działu w Zarządzie Odrzyskiej Drogi Wodnej.

Po prawie 10 latach pracy przy biurku zatęsknił ponownie za marynarskim życiem. Tytuł inżyniera nie przeszkadza wrócić Bronkowi do marynarskiego zawodu. Od 1 marca 1983 r. wraca do P.P. Egługa na Odrze i pływa jako kapitan na barkach motorowych. Ma patent reński, stąd jego barka zatrudniana jest głównie do przewozów zagranicznych. Obiekty, na których pływa są zawsze zadbane, odmalowane. Przewożone ładunki dostarczane są do portów przeznaczenia terminowo i w stanie nie powodującym uwag odbiorcy. Również członkowie załogi chwalą Bronka za dobrą organizację pracy na statku, koleżeńskie i zdecydowane działania w trudnych sytuacjach, jakie zdarzają się często w trakcie rejsów.

W latach 90-tych ubiegłego wieku zmienia się ustrój naszego państwa. Następuje prywatyzacja zakładów pracy. P.P. Egługa na Odrze zmienia nazwę na „Odratrans” SA i staje się spółką Skarbu Państwa. Zarząd spółki wpada na pomysł wydzierżawienia stat-

ków. Załogi zakładają swoje firmy, wydzierają obiekty i pływają na własny rachunek. Broniek ze Staszkiem Kwietniem też zakładają spółkę „BS Trans” i od „Odratrans” 18.04.1998 r. wydzierają „BM-5521”. Ci gnat wspólny wózek do połowy 2001 r. Dziera wcycho prowadzi własną działalność gospodarczą, figurując jako pracownicy „Odratrans”. Zarząd firmy postanawia pozbyć się pracowników i rozwiązuje z dzierżawcami umowy o pracę. Broniek przestaje być pracownikiem „Odratrans” 31.05.2001 r. Rok później zarząd firmy, który to wymyślił, zostaje zwolniony. Dla Bronka i innych dzierżawców nie jest to żadną satysfakcją. Bo „Odratrans” kupuje małą „firemkę” z Gliwic. Następuje też zmiana zarządcy, którzy przeważnie nie mają pojęcia o organizacji i kierowaniu przewozami ładunków eglugówałdów.

Po zwolnieniu z Odratrans Broniek ze Staszkiem rezygnuje z dzierżawy barki i rozwiązuje swój spółkę. Broniek otwiera z synem sklep wdkarski. W lipcu 2005 roku korzysta z możliwości przejścia na emeryturę w wieku 60 lat. Wraca jednak do pływania. Zatrudnia się w niemieckiej firmie eglugowej i do 2012 r. przewozi statkami ładunki po Renie i innych drogach wodnych Zachodniej Europy.

Osiadając na lądzie Broniek staje się aktywnym członkiem Bractwa Mokrego Pokładu. Czynnikiem uczestniczy

we wszelkiego rodzaju wydarzeniach organizowanych na statkach Muzeum Odrzy – HP Nadbor i DP Wróblin. Oprowadza wycieczki, opowiada o egludze ródłdowej, z którą przez ponad 50 lat był cielę zany. W 2014 roku uczestniczył w zorganizowanym przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki projekcie pt. „Cicha woda”, który polegał na przekazywaniu wiedzy i do wiadzenia zwiżanego z eglug i budownictwem wodnym młodszemu pokoleniu. Broniek był też obecny na grudniowym spotkaniu Bractwa Mokrego Pokładu. Wszyscy uczestnicy spotkania mieli okazję połączyć się z nim opłatkiem. Szkoda, że po raz ostatni.

Ulubionym zajęciem Bronka było wdkowanie. W czasie pracy na lądzie wykorzystywał każdą wolną chwilę, aby wyskoczyć na ryby. Pływając, przy okazji każdego postoju wyciągał wdkę. Wszyscy co z nim pływali ryb mieli pod dostatkiem i w różnej postaci. Te najwładksze złowione ryby Broniek wypuszczał. Miał dla nich szacunek za władk na haczyku i za to, że nie dawały się wcale nie złapać.

Kiedy tylko miał okazję organizował wyprawę na ryby całą rodzinę. Swoim hobby zaraził wszystkich: on Bogumił, synów Kamila i Małgocę, a także wnuczkę Tomka, który złowił już najwładksze okazy w rodzinie.

Oprac. Zbigniew Priebie

Jerzy Krysiak

Pierwszy dzień pracy w porcie Kołobrzec

Jerzy Krysiak dysponował niesłychanymi pamięciami. Godzinami mógł opowiadać o historii przewozów na Odrze i charakteryzować wszystkich dyrektorów eglugi na Odrze. Zapytany o najciekawsze swoje przeżycie związane z eglugą odpowiadał bez namysłu: – Pierwszy dzień pracy w maju 1945 w porcie Kołobrzec.

Urodził się 19 sierpnia 1924 r. w Warszawie. Naukę w II klasie gimnazjalnej przerwał wybuch wojny 1939 roku. Niezależnie od nauki języków obcych, szlifował swój język niemiecki. Ten szlif pomoże w późniejszych latach przetrwać, a po wojnie osiągnie sukcesy w pracy zawodowej. Jako gimnazjalista zbiegł znajomości języka niemieckiego mógł pracować w różnych firmach, ale najdłużej u niemieckiego armatora na rodzimym i dolnym Wiśle.

W roku 1945 poczuł się dorosłym człowiekiem i wyjechał w poszukiwaniu pracy na Ziemię Odzyskaną, konkretnie do Wrocławia. Państwowy Urząd Repatriacyjny skierował go do polskiej administracji resortowej. Tu zupełnie przypadkowo natknął się na inżyniera Stanisława Juniewicza – Komisarza eglugi do przejmowania portów odrzańskich (późniejszego profesora Politechniki Wrocławskiej) od Armii Radzieckiej.

Został natychmiast przyjęty do pracy, z poleceniem przygotowania się do nocnego wyjazdu do Kołobrzec. Ekipa w składzie inż. S. Juniewicza, płatnik W. Fogel (z ele-



Jerzy Krysiak na spotkaniu Bractwa Mokrego Pokładu, DP Wróblin

ganckim neseserkiem), J. Krysiak i kierowca, z pistoletami przy biodrach wczesnym rankiem dotarła do portu w Ko lu.

Wojennym Komendantem Portu był mjr. N.S. Resetniak, który ze swoją jednostką zdobywał Ko le. Ochronę portu stanowiła więc jednostka frontowa, a nie marderzy z tyłów. Komendant wskazał Jerzemu wielopokojowe mieszkanie na I piętrze w budynku kierownictwa portu, które dotychczas sam zajmował. Zaznaczył, że ustępując z kwatery zabrał u siebie dotychczas wszystkie meble, ale to będzie jeszcze do uregulowane.



Port Ko le z pocz. lat 40. XX w.

Sprawy przejął portu wraz z wszystkimi urządzeniami i całym majątkiem in . Juniewicz z mjr. Resetniakiem załatwił w niespełna 2 godziny. Wraz z W. Foglem wsiedli do samochodu i odjechali do Wrocławia. Wcześniej pan Fogel wyciągnął ze swego neseserka pakiet nowych polskich banknotów i wręczył Jerzemu.

Jerzy udał się do swego mieszkania. Tu okazało się, że obok na tym piętrze zamieszkuje młoda nauczycielka z Ko la wraz z matką. Przyszedł do nich jako przyjaciel do przyjaciół i one zaopiekowały się młodziecem. Oprowadziły go do przestronnego mieszkania z kuchnią i łazienką, dokładnie wysprzątanym przez żołdatów. Czynny był piec ogrzewania centralnego z zapasem węgla i kuchnia doskonale umeblowana. Zapoznanie się i rozmowa nie trwała długo. Wszedł starszyna z zawiadomieniem, że czeka cię arówka z 4 żołnierzami, z którymi masz udać się do miasta Ko le po meble.

Magazyn był olbrzymi i przytłaczał ilością i jako ci asortymentu. Wybrał dwa łóżka, stół, krzesła, fotele, toaletkę, szafę trzydrzwiową i jakieś inne drobiazgi. Wrócili do portu z tym wyposażeniem, przywołując przy okazji waniek smalcu, olbrzymiemiuch suszonych liwek, kilka worków cukru i maki, a ponadto mydło.

Produkty żywnościowe przekazał paniom siałkom i od tej chwili nie musiał się martwić o jedzenie i opierunek. Nim przystąpił do rozstawiania mebli, żołnierze odchodzili wręczyli mu PM. O tego momentu mjr Resetniak nie interesował się portem.

Poinstruowany przez różnych ludzi, na noc zabarykadował duże drzwi wejściowe na parterze olbrzymimi drzwiami. W nocy zbudziło go głośnie dobijanie się do drzwi wejściowych. Nie namyślał się długo, z głębi pokoju puścił krótki sygnał z PM w otwarte okno. Łomotanie ucichło. To nie mogli być żołnierze radzieccy. Oni nie wchodziłi nigdy pracownikom portu w drogę. Wieczorem przy ognisku, grali na harmoszce, śpiewali, popijali i ok. pierwszej szli spać. Dobijali się zapewne szabrownicy.

Rano rozpoczął rzeczywisty dzień pracy. Biuro znajdowało się na parterze i było należycie wyposażone, głównie z maszyn do pisania. Wszedł przed blok. Zobaczył mierzynę zbliżając się do przystanku. Na mundurze miał laski po odprutych dystynkcjach i zameldował się po niemiecku. Spojrzeli sobie w oczy i wlot się zorientował, że z tym człowiekiem współpraca będzie układać się dobrze. Był to kpt. Ferdinand Ptok, którego Jerzy mianował brygadziście grupy wydobywczej wraków. Do grupy tej dołączył in . Nagel, Niemiec, który dokonywał pomiarów wydobytych statków wg przepisów Germanischer Lloyd. Okazało się, że wydobyte jednostki były niemal całkowicie pozbawione osprzętu. Należało go kupować od zapobiegliwych szyprow, którzy przechowali osprzęt przed zatopieniem jednostek. Tu bardzo przydatna okazała się paczuszka otrzymana od pana Fogla przed wyjazdem. Tak, osprzęt był kupowany, dopóki nie został odkryty magazyn, znajdujący się w pobliżu portu przy III basenie. Wśród ludności osiedla Ko le Port rozeszła się pogłoska: „Pojawił się kierownik portu, młody człowiek, podobno Polak, a jakby nasz”. Dlatego pewnego dnia przyszedł do Jerzego ona in . Nagła, aby uchronić ich rodzinę od przesiedlenia na tereny Niemiec. W tym czasie bowiem pierwsze, wprawdzie małe, ale zaczęły się deportacje. Natychmiast udał się do władz miasta. Przedstawił in . Nagła, jako niezbędny dla odbudowy gospodarki. Pracował on w Ko lu długie lata.

Wojska radzieckie powoli opuszczały miasto. Laski i Niemcy porzdkowali nabrzeża w trzech basenach, uruchamiali urządzenia portowe, ale najwiskniejszy wysiłek był skierowany na wydobywanie wraków. Aby rozpocząć załadunki trzeba było jeszcze czekać kilka miesięcy. Niemniej, pierwsze kroki do uruchomienia portu Ko le zostały zrobione.

Oprac. kpt. egl. ródł. Marian Kosicki

Jerzy Kułtuniak

Honorowy Przewodniczący Rady Fundacji Otwartego Muzeum Techniki

Na XVIII Walnym Zgromadzeniu Rady Fundacji Otwartego Muzeum Techniki prowadzonym w dniu chrzcin barki „Irena”, 18 marca 2016 r., członkowie Rady minut ciszy uczcili pamięć p. prof. dr hab. inż. Jana Kmity, jednego z założycieli Fundacji, pierwszego przewodniczącego Rady Fundacji, a następnie jej Honorowego Przewodniczącego, człowieka wielkiego serca, Rektora Politechniki Wrocławskiej, uczonego i inżyniera, którego dziełem pozostaje m.in. wrocławski most Pokoju, most o unikatowej konstrukcji.

Rada Fundacji przyjęła rezygnację Jerzego Kułtuniaka z pracy w Radzie, jednym z zadań podejmując przy tym uchwałę o nadaniu mu godności Honorowego Przewodniczącego Rady Fundacji.

Jerzy Kułtuniak, liczący dzisiaj 86 lat, z wykształcenia mgr filologii polskiej, z zawodu publicysta i redaktor, współzałożyciel Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, przez kilka lat członek Zarządu Fundacji, problemami rzek, w szczególności Odry, ich funkcji ekologicznych, gospodarczych, turystycznych, walorów przyrodniczych, dziedzictwa kulturowego i cywilizacyjnego, zainteresowany jest od ponad pół wieku. Dowodzi tego setki artykułów, współautorstwo księzek, organizacja wielu konferencji, w tym także międzynarodowych, poświęconych tym zagadnieniom. Uczestniczył w pracach wielu specjalistycznych gremiów, działających m.in. w ramach Towarzystwa Rozwoju Ziem Zachodnich, Instytutu Zachodniego w Poznaniu, Instytutu Rolniczego w Opolu, Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach, a zajmujących się problemami Odry.



Jerzy Kułtuniak

Z ramienia FOMT od ponad 20 lat bierze udział w ogólnokrajowych Konferencjach Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego, prezentując w referatach problematykę Odry, podobnie na międzynarodowych sympozjach prowadzonych przez Uniwersytet Viadrina we Frankfurcie nad Odrą, Uniwersytet w Ostrawie. Był też jednym z uczestników międzynarodowej konferencji w Berlinie („Projekt über Flüsse”).

Redaktor Jerzy Kułtuniak jest autorem koncepcji i redaktorem naukowym unikatowej serii edytorskiej ukazującej się w latach 1992-2002 pt. „Rzeki. Kultura – Cywilizacja – Historia”. W wydanych 11 tomach opublikowało swoje prace ponad 90 autorów z 16 ośrodków akademickich kraju, prezentujących około 20 dyscyplin wiedzy. Seria ta, wyjątkowa w skali Europy, do dziś jest licznie cytowana w publikacjach naukowych.

Red. Jerzy Kułtuniak jest także autorem koncepcji Przestrzennego Muzeum Odry, zasadzonego na placówkach muzealnictwa odrzaniego, od Raciborza po Szczecin,

jako swoistej opowieści o przeszłości i teraźniejszości Odry, którego wiodącym ogniwem jest wrocławskie Muzeum Odry, powstałe w ramach FOMT.

Wszystkie te przedsięwzięcia – w zamierzeniu Jerzego Kułtuniaka – mają służyć upomianiu się o rzeki, ze szczególnym uwzględnieniem Odry, o ich właściwym wykorzystaniu w ekologii, gospodarce, przestrzeni publicznej. Mają też sprzyjać kształtowaniu się przyjaznej rzekomu infrastruktury społecznej.

W ponad 20-letnich dziejach Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, powstałej w 1992, zarejestrowanej w 1993 r. odegrał rolę znaczącą, swym wybitnym osobowictwem, do wiadomości, wiedzy i kultury kształtując jej formę i styl działania. Wciąż pozostaje czynnym w pracach Fundacji, pełen pomysłów, ku jego do wiadomemu i odrzuceniu dziełu bezustannie się odwołujemy, stale pamiętając o jego autorskiej koncepcji Przestrzennego Muzeum Odry.

Oprac. Stanisław Januszewski

Stanisław Kwiecie

Moja przygoda z ekologią.

Nigdy nie miałem w rodzinie rodziny nikogo związanego z wodą, morzem czy z różnymi dziedzinami. Nie mogąc więc kontynuować tradycji rodzinnej. 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 Śląskim. Tam też w cieniu kopalni ukończyłem szkołę podstawową, wtedy jeszcze siedmioletnią.

Jako 13-letni młody człowiek stan łem przed problemem wyboru szkoły i dalszej drogi życiowej. Praca w kopalni, ładem mojego ojca i niemal wszystkich s siadów, wybitnie mi nie odpowiadała.

W tym czasie w T uczyło si ę ju trzech chłopaków z Czeladzi M. Pietraszczyk, B. Borowiec i M. Rajski (kolega z podwórka i jednej bramy). Szlaki były wi ę c przetarte. Magia marynarskiego munduru i wiele przeczytanych przygodowych ksi ę ek spowodowała, ę zło yłem dokumenty o przyj ę cie do T ę . Z Czeladzi na egzaminy wst ę pne przyjechało nas czterech. Wszyscy zdali i zostali przyj ę ci. Pi ę lat nauki, ycie prawie jak w koszarach, dyscyplina wr ę cz wojskowa, z dzieci jakie przyszły do szkoły, zrobiła młodych odpowiedzialnych ludzi.

W 1968 r. ko ę cz technikum i rozpoczynam swój przygod z ę glug ę . Prac ę zaczynam w Wydziale Floty Ko ę le pocz ę tkowo jako asystent mechanika na BM 5012 z kpt. Albertem Koszel ę i na 5005 z kpt. Michałem Jarozsem.



Stanisław Kwiecie

Po zdaniu egzaminu i uzyskaniu patentu mechanika pracuj ę na BM-5104 z kpt. B. Nurkiem. Na tej barce po raz pierwszy pływ ę na zachód (tzw. zimowa jazda), Jest rok 1970 rozruchy na wybrze ę u zastaj ę nas w Belgii. Do kraju wracamy w czerwcu 1971 r.

Pływamy cały czas bez wolnego czy urlopu. Tym razem do Berlina z w ę glem. W listopadzie poprosiłem o urlop, niestety nie otrzymałem go. To było przyczyn ę mojego odej ę cia z ę nO do Stoczni Zacisze we Wrocławiu. Jako inspektor ds. remontów i zaopatrzenia, pracuj ę tam do 1976 r. Przypadkowe spotkanie w stoczni z dawnym szkolnym koleg ę J. Sołowskim jest motorem do zmiany pracy. Wracam do ę nO. Pracuj ę jako mechanik na pływaj ę cych w systemie całodobowym Bizonie 60 (m. in. z J. Przelazłym) Bizonie 109 (z W. Korzeluchem) i na Muflonie 10 (z J. Gerszy skim).

Prac ę zawodow ę ł ę cz ę ze studiami prawniczymi na Uniwersytecie Wrocławskim. W roku 1978 r. po obro ę nie pracy magisterskiej ko ę cz pływanie i zaczynam prac ę biurow ę w dyrekcji ę nO, pocz ę tkowo jako kie-



Od lewej Władysław W ę sik, NN i Stanisław Kwiecie

rownik Hotelu ę glarz, a po roku jako kierownik Działu Socjalno-Bytowego.

Pocz ę tki lat 80-tych to czas przemian. Robotnicze protesty w Radomiu i na Wybrze ę u powoduj ę , ę e anga ę uj si ę w działalno ę NSZZ Solidarno ę .

Zostaj ę wybrany na przewodnic ę cego Zwi ę zku w ę nO i przewodnic ę cego Ogólnopolskiego Zwi ę zku Przedsi ę biorstw ę glugowych. Prowadzimy rozmowy z ówczesnym ministerstwem Transportu. Chcemy zmian na lepsze. Nie wszystko udało si ę nam załatwi ę , ale wiele spraw załatwiono pozytywnie. W 1983 r. wyje ę d am na 2 letni kontrakt do Libii na stanowisko Kwatermistrza. Po powrocie do kraju ponownie wracam do ę nO na stanowisko kierownika Działu Zaopatrzenia, a nast ę pnie na stanowisko Głównego Specjalisty, kierownika Działu Kadr. T ę prace ł ę cz ę z prac ę nauczyciela Ekonomiki Przedsi ę biorstw ę glugowych w T ę .

Wiele ró ę nych czynników, tak osobistych jak i zawodowych, powoduje, ę ę podejmuj ę decyzje o powrocie do pływania. Rozpoczynam je ę na BM-5521 z kpt.

E. Kordiaszem, a po jego odej ę ciu na emerytur ę z kpt. B. Kotwickim. Z Bronkiem – ju ę jako dzier ę awcy, pływamy do 2000 r. Wzgl ę dy ekonomiczne, rodzinne, brak perspektyw rozwoju, mier córki staj ę si ę powodem odej ę cia z ę nO (wtedy ju ę z Odratrans).

Tak trafiam do Niemiec. Zawsze d ę yłem do podnoszenia swoich kwalifikacji i tak było w tym przypadku. Po kilku latach zrobiłem niemieckie patenty na Ren, Łab i kanały. Zdobyłem te uprawnienia na radio, radar i ADN. To pozwoliło mi obj ę stanowisko kapitana (wraz z R. D ę bickim) na tankowcu Eiltank 44 w firmie z Luxemburga. Tam te ę doczekałem si ę po prawie 48 latach pracy, zaś lu onej emerytury, na któr ę to przeszedłem w grudniu 2015.

A ę ca robi ę obecnie? Nigdy nie dawałem wiary temu, ę emeryci maj ę bardzo mało czasu. Uwa ę ałem to za bzdury. Okazało si ę jednak prawd ę . Udzielam si ę społecznie w Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i w Bractwie Mokrego Pokładu. W swojej Spółdzielni Mieszkaniowej działam w Radzie Osiedla. Dzieci i wnuki te ę usil-

nie staraj się zagospodarować nam „wolny” czas. Ostatnio też angażuję się w działalność Stowarzyszenia Absolwentów T. Prawdą czasu jest to, że i zdrowie już nie takie, a trzeba składać wizyty lekarzom. Ratować coś jeszcze można uratować. Tak więc „wesołe życie staruszka”

życie rodzinne. W 1974 zawarłem związek małżeński z Elżbietą (trwamy w nim do dzisiaj – 43 lata). Rodziną się dziećmi Ania, Małgosia i Paweł. Rodzinka uzupełniona cudowną suką Sonia. Mieszanka wilka i doga arleki. Ela podejmuje te prace w nO. Stanowimy typowy „łódziarski rodzinny” jak wiele innych. Sielanek? W 1992 r. w rejsie do RFN w Gelsenkirchen w wy-

padku samochodowym ginie moja najstarsza córka Anna. Do dnia dzisiejszego mam ten obraz przed oczyma. W 1997 r. moja córka Małgosia też skończyła T, wydział ochrony środowiska, a ciowo kontynuuję tradycję rodzinną. W tym też roku w dniu, kiedy powódź zalewała Wrocław przyszedł na świat mój najstarszy wnuk Patryk.

Dzisiaj mam 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 wyjściem.

Kpt. egl. ródł. Stanisław Kwiecie

Kazimierz Lisowski

Kazimierz Lisowski był absolwentem wydziału mechanicznego T (1957), znakomitym modelarzem i skutnikiem. W szkole był znany jako aktywny żeglarz i budowniczy modeli statków, w tym z własnym napędem. Skupiał wokół siebie grono zapaleńców z klasy Władka Telusa, Jurka Kapałczyńskiego, Marka Widerskiego, Edka Jurkowskiego, Czesia Kantka.

Jego pasja modelarska przerodziła się w profesję, podjął pracę w pracowni modelarskiej NAVICENTRUM, zostając później jej szefem. Wiele serca wkładał też w pracowni modelarskiej Miejskiego Domu Kultury, spod jego ręki wyszło wielu znakomych modelarzy, zdobywców tytułów mistrzów Polski w kategoriach modeli lotniczych, okrętowych i innych. We własnej firmie skutniczej we Wrocławiu produkował z kolei kadłuby jachtów motorowych, aglowych, bakenów pływających i staw brzegowych, a także detale w plastiku.

Kazimierz Lisowski demonstruje model „małego Holendra”



Do Wrocławia przybył spod Legnicy, jak każdy z nas – wrocławianin – musiał przybyć kiedyś. Związał się z Wrocławiem; znany był też jako kolekcjoner interesujących Go przedmiotów. Kazimierz, podobnie jak inni wrocławscy koledzy, interesował się losem szkoły, środowiska wodniackiego, m.in. darując model „małego holendra” do kolekcji modeli Muzeum Odry FOMT.

Kazimierz był kolegą życzliwym, wrażliwym i pomocnym. Zgłosił swoją obecność na Zjazd Absolwentów w lipcu 2017 we Wrocławiu, ale go nie doczekał. Wraz z gronem przyjaciół i absolwentów egagnali my Kazimierza na legnickim cmentarzu. Całe życie pracował dla środowiska żeglarskiego, „dusza człowiek”.

Oprac. Zbigniew Prieb

Marcin Lubieniecki

Moje hobby to sporty wodne i modelarstwo lotnicze. W 1967 rozpocząłem naukę w Technikum Żeglarskim, a następnie kontynuowałem ją na Politechnice Wrocławskiej i tak zdobyłem podstawy zawodu stocznikowca, na studiach specjalizując się na polu budowy statków żeglarskich. Odbudowa dzisiaj, zlikwidowanego z nastaniem 3 Tysiąc lat temu kierunku „Budowy Statków” to proces, który zajmie wiele lat zważywszy na potrzeby odtworzenia warsztatów specjalistycznych, niezbędnych dla tego kierunku. Już podczas studiów na Politechnice dało się zauważyć braki podstaw wśród studentów z mojego rocznika, a jakby tego było mało to brakowało również kompetentnych wykładowców na poziomie asystentów. Ci bowiem kompletnie nie znali podstaw marynistyki w zakresie okrętownictwa. Brakowało podrywców do tego kierunku. Koniecznym było kontynuowanie nauki zawodu w pracy.



Marcin Lubieniecki w rozmowie z wolontariuszem Fundacji Otwartego Muzeum Techniki

Plan Balcerowicza zamroził dolar na sztucznym kursie, a inflacja się gała 55% miesięcznie. Stocznia Wrocław pogryła się w długach, tym bardziej, że budowę jednostek finansowała z kredytów. Gdy doszło do wybierania Zarządu drogami konkursów wycofałem się i podjąłem pracę przy produkcji kontenerów na mieści. Ciągnęło mnie jednak do budowy statków.

Stocznia Wrocław zaczęła z powodów długów zarządzać Syndyk. Pojawiła się również możliwość powrotu do stoczni. Powróciłem do budowy statków, ale już – w Stoczni Malbo. Dzisiaj mamy na koncie numer budowy 200. Największe z zbudowanych statków to np. kontenerowiec o długości 130 m, pełnomorska pogłębiona do pogłębienia torów wodnych do 20 m głębokości, zbiornikowce o pojemności 4500 m³. Swoje statki o dłu-

Studia nie dawały ku temu wystarczających kwalifikacji. Po wakacjach 1977 roku otrzymałem pracę w Stoczni Remontowej Wrocław.

Założeniem zajmowałem się w remontami, a rocznie budowali my w stocznich Wrocław, Malczyce oraz Nowa Sól około czterdzieści barek rzecznych. Większe statki przy których początkowo pracowałem to koszaraki (statki mieszkalne), które trafiły do głębi rzeki Długołęczy z Dziwnowa, gdzie służyły w roli nadmorskich domów wczasowych.

Eksport nastąpił w latach 80., produkowali – my wówczas barki dla zagranicznych kontrahentów. Transformacja gospodarcza lat 90. bardzo niekorzystnie odbiła się na przemyśle stoczniowym.

gości 135 m, szerokości 17,5 m i wysokość bocznej 6,5 m budowałem także w stoczni Szczecin.

Stan Odry nie sprzyja budowie statków. Bezustannie musimy walczyć z RZGW o fale, niebezpieczeństwo dla spławienia moich statków. Nie sprzyja temu „limacznica” – latami budowa zbiornika wodnego Racibórz, który poprawiłby alimentację Odry w wodę. Latami ciągnie się ta budowa stopnia wodnego Malczyce.

Plany rzeki dzisiaj ekipy są logiczne i spójne, ale coś z tego skoro się niemiłosiernie wręcz rozwleczone w czasie. Dzisiaj moja barka na przebycie trasy do Szczecina potrzebuje nawet 3 tygodni, a to z powodu bardzo niskich stanów wody w rzece.

Oprac. Adam Gawlik

Mieczysław Łoza

Urodził się 18 kwietnia 1941 w Samborze. W latach 1960-1963 odbywał służbę wojskową w morskim WOP-ie. Po jej zakończeniu rozpoczął pracę w ONO. Skierowano go na HP „Ywija”, jako palacza. Odbił tylko jeden rejs do Szczecina. Po powrocie do Wrocławia ożenił się, a praca palacza na „duym Holendrze” zupełnie mu nie odpowiada. Skierowano go na barki holowane. Później pływał na barkach motorowych i pchaczach, zdobywając uprawnienia kapitana. Odszedł na emeryturę, ale pracuje nadal, prowadzi statek pasażerski „Laguna”.

„Laguna”, która obsługuje cztery miasta: Głogów, Bytom Odrzański, Nowa Sól i Cigacice, dowodzi od 2014 roku, od czasu wodowania jednostki. Wskazywane ze wskazanych miast „Laguna” jest po tygodniu. Oczywiście w sezonie, który trwa od kwietnia do końca października. Bliźniaczy statek „Zefir” obsługuje również cztery punkty na pograniczu polsko-niemieckim: Krosno Odrzańskie, Słubice/Frankfurt, Kostrzyn oraz Eisenhüttenstadt po stronie niemieckiej. Wszystko to jest inicjatywą i zasługą Wadima Tyszkiewicza – prezydenta Nowej Soli, w której tradycyjnie zawsze stał statek pasażerski. Oba statki mają bardzo dobre obłożenie.

Kpt. Mieczysław Łoza



Perspektywy

egluga na Odrze na pewno będzie się rozwijać, powstaną jeszcze lepiej wyposażone statki, niż „Laguna”. Widzimy potrzeby. Turyści chętnie chcieliby odbywać dłuższe rejsy, niż te 1-2 godzinne, które oferujemy.

Na razie jednak są to słabe warunki noclegowe i hotelowe na trasie. Lepiej jest w Niemczech. Statki pasażerskie mają tam pokłady hotelowe, mogą pływać Odrą do Wrocławia. Słabość statków, o długości do 80 m. Nam by się taka jednostka przydała, wtedy moglibyśmy pływać na zachód, np. do Berlina i dalej.

Oprac. Magdalena Snela

Zdzisław Maj

Urodził się 12 listopada 1947 w Szamotułach na kielecczyźnie. W latach 1962-1967 uczył się w Technikum Eglogi i Ródlodowej we Wrocławiu. Po ukończeniu szkoły pracował jako asystent mechanika na pchaczu „Tur-30”, a następnie jako mechanik na „Tur-21”, „Tur-38”, na „BM-5065” i „BM-5039” (wykonywał rejsy do Berlina Zachodniego, Dordrechtu, Rotterdamu, Amsterdamu, do Francji, Szwajcarii, Luxemburga).

W latach 1983-2007 pracował jako dyspozytor Stacji Obsługi Trasowej na Odrze w Nowej Soli. Po przejściu na emeryturę zajmował się pszczelarstwem.

Szkoła

Jestem absolwentem Technikum Eglogi i Ródlodowej. Za wiele z tej szkoły się nie wyniosło. Podobnie na praktykach, na „Młodej Gwardii” – tam też kompletnie niczego się nie nauczyłem. Na lekcjach uczyłem się i owszem matematyki, materiałoznawstwa, języka niemieckiego, ale nie zawodu prawdziwego – jak przycumować, odjechać, tego nikt mnie tam nie uczył. Nawet nie próbował tego robić. Nauczyłem się tego dopiero podczas pierwszego wyjazdu za granicę. Tam cumowano prawidłowo, na trzy liny, aby barka nie uciekała. Nie to co „Młoda Gwardia” we Wrocławiu na kanale egłownym koło Łuży Zaczysze. Ona wiecznie chodziła tam i z powrotem.

Uważam, że warsztaty powinny się odbywać na Stoczni Zaczysze, która była tu obok. Tam powinno się prowadzić praktyki warsztatowe, aby na tym człowiek poznał budowę statku.

Kiedy przyszło mi spotkać się z dyrektorem Szkoły Cieł na barce. Był za granicą na rejsie szkoleniowym. Ja go uczyłem palić w piecu. I wtedy mogłem

z nim porozmawiać jak równy z równym. On wtedy też widział, że w tym systemie nauki sporo trzeba zmienić.

Praca na zachodzie

Tam nauczyłem się pływać na kanale. Nauczyłem jak się mijają z dużymi barkami i się nie zderzyć, i nie szorować po kamieniach. Nauczyłem się zamiatać ładownie pod zborze, czy inne towary. U nas w Kołobrzegu, jeśli człowiek załadował ładownie za głębię boku na dziób, albo rufę to wołało się dźwigowcem, aby przerzucił materiał. Na zachodzie już tak łatwo nie było, tego trzeba było samemu pilnować. Za każdą taką usługę trzeba było słono płacić. Nauczyłem się porządku pod luzem. Pamiętam tam co się działo pod nieczynnym luzem w Brzegu Dolnym. Gdy otworzyli to kał dysy pchała na hura. Na zachodzie za takie coś pozabieraliby patenty. Zresztą na zachodzie podjęcie pracy pod luzem trzeba było się zameldować.

Patent mechanika statku



Kpt. Zdzisław Maj na barce „Irena”

Poszkole

Zaczynałem pracować na pchaczach. Na „Turze 30”. Uczyłem się u dobrego kapitana – Pawła Gelerta, pochodzącego ze starej rodziny wodniackiej z Międzybuzia. Mieli swój bargek „-6401”, która została znacjonalizowana, bargek bez napędu. Mieli prawo na niej tylko pływać.



Tam warunki życia nie były złe. Każdy z nas miał swój kabin, prysznic. To były dość nowoczesne statki jak na tamte czasy. W stosunku do floty zachodniej byliśmy w przodzie. Nasze barki motorowe miały ferdeki przesuwane na rolkach, a nie noszone w rękach, tak jak na zachodzie. Ich wadą był słaby silnik, 240 KM. Na przykład poniżej stopnia w Brzegu Dolnym przy niskiej wodzie było bardzo ciężko przejść. Przy dużej wodzie z kolei na mostku było ciężko, szliśmy dosłownie po milimetrze.

Przyszło

Egluga towarowa jest bardzo potrzebna. Spójrzcie na drogi. Bezustannie trzeba je remontować. Nie rozumiem dlaczego egluga różdlowa została zlikwidowana. Może z drogiego transportu i z drogiej infrastruktury drogowej możemy na niej coś zrobić?

Po egludzie

Po pływaniu dalej pracowałem w egludzie w Nowej Soli na stanowisku dyspozytora. Zajmowałem się dosłownie wszystkim - byłem kasjerem, notowałem przebieg statków, nadawałem korespondencję.

Czas statków parowych

Pamiętam tam nasze, a także niemieckie „Rainholt” i „Wenus” – duże holowniki parowe, które chodziły z zalewu szczecińskiego do Eisenhüttenstadt. Pamiętam naszego „Swarowycę”, „Kupał” i „Radgosta”, „Jarowida”, na którym pływał kpt. Wiśniewski. Pływałem z jego bratem. To było dość ciekawe, bo jak parowiec płynął w górę, a nie było wtedy radiotelefonów, to mijanka np. na Diablej Górze, na kilometry 243 to była ciężka sprawa. Bo powiedział, trzeba było trzymać się wewnętrznej części zakola, niekiedy trzeba było kotwiczyć. Wystawiano biały flag – jak się miało prawo burty.

Kpt. Słowik

Był ikon eglugi odrzańskiej. Wszyscy zapamiętali go jako łazaka, dobrego eglarza i uczynnego człowieka. Gdy ktoś wpływał np. na Osobowice, to on podpływał i pomagał. On lubił pływać długo w ciągu dnia, więc nie nakazowe 12 godzin, jeździł nadal było widno. Pamiętam jednego dnia on chciał dalej, a palacze zaczęli pisać. A on na to, że to nic, nie ma sprawy, staniemy. Za to jutro wstaniemy o godzinę wcześniej i będzie to samo.

Oprac. Mariusz Gaj

Franciszek Manikowski

Wodniackie korzenie szyperskich rodzin

MANIKOWSCY

15-go października 2014 roku minęły 44 lata od chwili, gdy podpisałem umowę o pracę w egludzie Bydgoskiej, a byłam wówczas pracownikiem działu kadr syn właściciela barki „Bas” pan Edward Wysokiński wypisał mi skierowanie na H/M „Certa”. Następnego dnia z workiem marynarskim na plecach meldowałem się przy łuzie Józefinki na burcie holownika, którym dowodził mój ojciec. Podjęcie przeze mnie takiej decyzji nie było tylko pomysłem na życie i na zarabianie pieniędzy.

Praca na statkach, pływanie na polskim różdlu było wówczas jedynym celem, jaki chciałem osiągnąć i jaki mi przyświecał. Woda, statek to było wszystko. A działało tak nie bez powodu, ponieważ od wielu już pokolei moja rodzina, zarówno ze strony ojca jak i matki, poświęciła się na żeglarską różdlową.

Z zachowanych dokumentów wynika, że już na początku XIX wieku mój pradziadek Franciszek Manikowski senior wywodził się z szyperskiego rodu i pracował na wodzie. Był właścicielem barki zbudowanej w 1878 roku. Pradziadek miał trzech synów: Konrada, o którym nie zachowały się żadne informacje, Stefana (to mój dziadek), którego syn z pierwszego małżeństwa Maksymilian był właścicielem barki „Vistula”.

Barka w 1945 r. „załadowana” niemieckimi uciekinierami w drodze z Gdyni do Niemiec zatoniła pod Bornholmem.

Maksymilian miał trzy córki i trzech synów. Najstarszy Paweł pływał na barkach w egludzie Bydgoskiej, a najmłodszy Maksymilian junior na holownikach w stoczni szczecińskiej. Na szczecińskich holownikach portowych oraz na bydgoskich BM-kach do dziś pływa wnuk Maksymiliana – Tadeusz.

Trzeci syn pradziadka Franciszek junior (imiona się powtarzają) miał córkę Apolonię i syna Maksymiliana, który był właścicielem dużej, prawie 500-tonowej barki „Teodora”. Barka w wyniku działań wojennych została zatopiona w porcie warszawskim w 1939 r. Po utracie barki osiadł na łodzi i tradycji wodniackich nie kontynuował. Miał dwie córki Urszulę i Eleonorę, z których pierwsza pracowała w egludzie Bydgoskiej.

Oczywiście jego żona z domu Wierzbicka również wywodziła się z szyperskiej rodziny. Natomiast córka Franciszka Apolonia, poślubiła właściciela barki „Kain” Michała Tuszyńskiego, z którym miała troje dzieci: Martę, Teodora i Stanisława.

Syn Teodor miał trzech synów, z których dwóch: Rajmund i Henryk do momentu przejścia w latach 2001 i 2002 na emeryturę, jako kapitanowie pracowali w egłudze Bydgoskiej.

Dziadek Stefan po śmierci pierwszej żony oenił się ponownie. Za siebie wybrał szyperską córkę Annę Kurek, z którą miał trzy córki: Wiktorię, Helenę i Franciszkę, oraz pięciu synów: Bronisława, Konrada, Juliusza – to mój ojciec, Stefana i Alberta. Cała ósemka swoje życie związała z wodą.

Moją najstarszą córką Wiktorią był kapitan Paweł Omieczyski, który w 1950 roku po wejściu holownikiem "Prądkowski" do Łuży Miejskiej w Bydgoszczy zmarł w kajucie statku na zawał serca. Nieznaną Helenę, urodzoną na barku dziadka w 1903 roku, zmarła na barku zamocowanego na Brdzie w 1970 roku. Najmłodszy



HP „Nurzec” k/mostu w Tczewie

Czwarty syn Stefan junior, również przez całe życie pływał na barkach i statkach. Jego żoną była Brygida, córka żony dziadka barki „Klara” szyperskiego Kazimierza Zielińskiego. Natomiast jego syn Tadeusz dalej kontynuuje tradycję rodzinną i do dziś pływa w egłudze Bydgoskiej. Jest kapitanem pchacza „Tur-B-01”.

Najmłodszy syn Albert pływał z dziadkiem na barku „Maria”, która w 1945 r. uszkodzona w Gdańsku w wyniku działań wojennych przyholowana została do Bydgoszczy i zamocowana na Brdzie w pobliżu ul. Krakowskiej. Barka nie nadawała się do dalszej eksploatacji, natomiast dziadek, ze względu na stan zdrowia i wiek (85 lat), nie zamierzał dalej uprawiać egługi. W pierwszych latach po wojnie czasy były ciężkie, a być trzeba było. Sposób na przetrwanie trafił się całkiem przypadkowo. Pewnego dnia w pobliżu barki pojawili się ludzie z pytaniem, czy mogliby się przeprawić łodzią na drugi brzeg. Albert spełnił życzenie i przewiózł pierwszych pasażerów przez rzekę. Z upływem czasu „klientów” było coraz więcej, w związku z czym dziadek wraz ze swoim synem uznali, że przynajmniej na razie można z tego jakoś żyć. Interes rozwijał się i należało pomyśleć o zarejestrowaniu firmy i zainwestowaniu w sprzęt, czyli o zakupie nowych i większych łodzi.

Franciszka wyszła za mąż za właściciela barki „Lemara” i pływała na niej w charakterze bosmana.

Najstarszy syn Bronisław oenił się z Joanną Pestką, z którą pływał na barku jej ojca. Konrad wziął sobie za żonę wnuczkę mojego pradziadka ze strony mamy, szyperską Franciszkę Czarnieckiego. Wybranką mojego ojca Juliusza była druga wnuczka pradziadka Czarnieckiego Barbara.

Mój ojciec po zakończeniu praktyki zawodu na dziadkowej barku „Marii”, zbudowanej w stoczni Oderberg w 1894 roku, zatrudnił się w przedwojennym Lloydzie Bydgoskim, a następnie w czasie okupacji w Bromberger Schlepsschiffahrt Aktiengesellschaft. Po zakończeniu wojny od 1945 – 1971 roku, czyli do momentu przejścia na emeryturę, pływał jako kapitan w egłudze Bydgoskiej, a najdłużej, bo zaczął jeszcze przed wojną, na holowniku parowym „Nurzec” ex „Konrad”.



Barka „Maria”

Na przełomie lat 50/60 firma prosperowała tak dobrze, że ukryci w zarobkach pracownicy izby skarbowej, licząc pasażerów, starali się ustalić, czy przewoźnik odprowadza stosowny do zysków podatek, a przejazd przez Brdę kosztował najpierw zaledwie 15 później 30 gr od osoby. Albert Manikowski przewoził przez Brdę przez 24 lata od 1945 do 31 grudnia 1969 roku. Pracował od wiatru do zmroku, od poniedziałku do niedzieli, bez względu na upał, jesienne słońce, czy mróz. Ktoś już na początku lat 60 wyliczył, że przewiosłował ponad 150 tys. km.

Po zakończeniu działalności przez kilka lat pływał na barkach motorowych egługi Bydgoskiej. Po niespełna 9 latach od likwidacji przeprawy okazało się, że trafna decyzja w 1945 r. podjęta przez dziadka i stryj, ponieważ w miejscu gdzie była przeprawa Manikowskich, zbudowano kładkę przez Brdę, która jest żywą pamięcią po przewoźniku Albercie. Jeszcze dziś, spacerując w pobliżu kładki po obu stronach brzegu Brdy można zauważyć betonowe schodki, które kiedyś prowadziły do pomostów, przy których cumowała łódź przewoźnika.

Jak się okazuje pamięć o przewoźniku mimo upływu 45 lat jest nadal żywa. Dzięki staraniom m.in.: Zarządu Bractwa Bydgoskiego Władysława Wodnego, mediów: Ga-

zety Pomorskiej, Gazety Wyborczej i TVP Bydgoszcz, Rada Miasta Bydgoszczy uchwał z dnia 24 września 2014 roku nadała nazwę: „nabrzeże Manikowskich” nabrzeżu w Brdy w okolicach Hali Łuczniczka, na odcinku od mostu Esperanto do mostu Pomorskiego. Uroczyste odsłonięcie tablicy z udziałem władz miasta, zaproszonych gości, oraz członków rodziny odbyło się 14 listopada 2014 roku o godzinie 14.

W kalendarzu kieszonkowym mojego ojca z 1959 roku znalazłem następujący zapis: „3 lutego zakończenie rozbiórki barki.” Zatem tego dnia barka „Maria”, cumu-

CZARNECCY

Mój pradziadek ze strony mamy Franciszek Czarnecki, urodzony w Chełmnie nad Wisłą w 1843 roku, też był właścicielem barki. Miał dwóch synów Józefa i Feliksa, oraz trzy córki Klarę, Konstancję (to moja babka) i Rozalię. Józef był właścicielem odziedziczonej po ojcu barki. Zmarł w 1933 roku. Jego żona Marianna z domu Hinc również wywodziła się z wodniaków. Natomiast młodszy Feliks najpierw posiadał drewnianą kanałówkę, na którą Feliksa Czarnieckiego jeszcze przed wojną dorobił się dużej, stalowej konstrukcji barki o nośności 526 ton, którą nazwał „Kometa”.

W tamtych czasach cena żelaznej barki równa była wartości kamienicy. Dowodem na to jak intratnym interesem był przed wojną ródł dowy transport wodny jest fakt, że pracując na barce tylko z siostrą Rozalią, pełniąc funkcję bosmana, stało się na to aby w 1935 roku zlecić w Bydgoszczy przy ul. Wiatrakowej 5 budowę dwupiętrowej solidnej kamienicy, która stoi do dziś. Może ona w pewnym sensie świadczy o wietnościm żeglugi ródł dowej i zamocności szypców, którzy gdyby nie wojna i upaństwowienie (zagrabienie) w 1955 roku taboru pływającego, mieliby możliwość dalszego rozwoju i pomnożenia swego majątku. Barka „Kometa” w wyniku działań wojennych zatoniła w Gdańsku w 1945 roku.

Kamienicę przy Wiatrakowej 5 w latach 60-tych, ze względu na delikatnie mówiąc nieprzychylny stosunek ówczesnych władz do własności prywatnej – zanie-

SCHMIDTOWIE

Tradycja i zwyczaj nakazywał aby szyperskie córki wychodziły za szyperskich synów, a szyperscy synowie wybierali sobie za żony szyperskie córki. Żona, albo mąż i dalsi byli niemile widziani w ródł wodniaków i dopiero po pewnym czasie, po sprawdzeniu „obcy” byli ewentualnie akceptowani. Zapewne z tego powodu i ja postanowiłem szukać żony w ródł „dziewczyn z wody” i udało się. Od 38 lat jestem mężem jednej z najbardziej urodziwych wówczas szyperskich córek, Krystyny Schmidt.

Na pierwszym randku umówili się 18 stycznia 1973 roku. Przyszły też cumował bark na zimowisku przy Babiej Wsi, ja pracowałem wówczas na holowniku „Certa”, który akurat przepływał w pobliżu. Przyszła żona wyszła na pokład, zgodnie z wodniackim zwyczajem pomachali sobie, a następnie umówili się na spotkanie, i tak to się zaczęło. Znali się przecież od dziecka, mój ojciec niejednokrotnie holował barkę mojego przysięgłego teścia. 2 sierpnia 1975 roku w bydgoskim porcie na barce „- 2117” ex „Prowidencja” od-

była przez 14 lat przy obecnym nabrzeżu Manikowskich przestała istnieć. Tradycje wodniackie Manikowskich powoli dobiegają końca. Żona kuzyna Tadeusza, oraz moi trzej ciociowie pochodzą z rodziny jak dotychczas adamentnie wyrażają chęć pracy na wodzie. Może to i dobrze, polskiej żeglugi ródł dowej praktycznie już nie ma, a ta dzisiejsza na zachodzie Europy bardzo różni się od tej naszej z przed lat, która na pewno kiedyś z nas wodniaków darzy szczerym i wyjątkowym sentymentem.

Przez ponad 150 lat, 5 pokoleń Manikowskich dało żegludze ródł dowej 18 wodniaków.



Barka „Kometa” Feliksa Czarnieckiego

czynsze i związane z tym brakiem możliwości utrzymania domu, trzeba było oddać na skarb państwa.

były się nasze zarządzenia, a w styczniu 1977 roku wzięli się za rękę.

Tradycje wodniackie przetrwały początkiem XIX wieku. Świadczy o tym zachowane dokumenty. Z najstarszego wynika, że prapradziadek żony ze strony ojca Antoni Schmidt, urodzony 12 stycznia 1832 roku, był synem właścicieli barki „Martina” i Franciszki Schmidt z domu Burnickiej, również wywodzącej się z szyperskiej rodziny.

Dziadek mój Edward odziedziczył żelazną barkę „Marta” zbudowaną w 1901 roku w stoczni Marienwerder, na której pływał wraz z siostrą Klarą z domu Cielick (też z wodniaków), do momentu przejścia w 1966 roku na emeryturę. Barka dziadka, jak większość barek w służbie prywatnych, na mocy nieszczęsnego, obowiązującego do dziś dekretu z dnia 2 lutego 1955 roku, przeszła na własność państwa. Następnie w 1983 roku w stoczni w Chełmnie nad Wisłą została złomowana.

Pasją moją tego czasu było budowanie modeli statków. Zachowane trzy modele są cennymi pamiątkami i ozdobą domu. Po śmierci dziadka mojej siostrze pozostało niewiele pamiątek. Między innymi koło ratunkowe i reflektor statkowy z lat dwudziestych ubiegłego stulecia, kilka elementów osprzętu statkowego, oraz sporo archiwalnych dokumentów, wśród których

EPILOG

Tyle o historii naszych przodków całym sercem oddanych żegludzie rodziców. Pomimo tego, że żegluga umierała starałem się, jak i wielu moich kolegów, kontynuować rodzinne tradycje. Przez wiele lat pływałem na różnego typu statkach: holownikach, pchaczach i barkach motorowych.



Barka „Lemara”

W dzieciństwie kiedyś wolno spędzałem na holowniku parowym i nie wyobrażałem sobie wakacji na koloniach czy wczasach, jak tylko u ojca na statku.

Od 1975 roku do czerwca 2010 roku pływałem na barkach motorowych w relacjach zagranicznych. W sierpniu 2010 roku zamustrowałem na nowym Bydgoskim Tramwaju Wodnym „Słonecznik II”, na którym od 2011 roku wraz z siostrą Krystyną, która jest bosmanem, stanowimy załogę statku do chwili obecnej. W 2009 roku zostałem zatrudniony w charakterze koordynatora prac remontowo-adaptacyjnych związanych z przystosowaniem na cele kulturalno-ogrodnicze zabytkowej, zbudowanej w 1937 roku barki „Lemara”.

s księżki członkowskie prababki Amandy, oraz dziadków Klary i Edwarda wiadomości o ich przynależności do Bractwa Żeglarzy powiatu w Barbary, które z woli bydgoskich szypków powstało przy Farze Bydgoskiej w 1933 roku. Przewodniczącym bractwa był ksiądz Wierzchowiecki. Bractwo miało swój statut. Członkowie ufundowali również sztandar bractwa z wizerunkiem w Barbary, na którym widnieje napis „w imię Barbary Błogosław żeglarzom”.

Działalność bractwa przerwała okupacja, natomiast po wojnie nie było już niestety sprzyjającej atmosfery (politycznej) do wznowienia działalności. Sztandar przetrwał do dziś. Znajduje się w kościele farnym i towarzyszy odchodzącym na wieczną wacht wodniakom i ich potomkom. Szyperskie siostry i córki opiekowały się również ołtarzem w Barbary.

Budowę barki w bydgoskiej stoczni zlecił szyp Adolf Schmidt, który w 1942 roku ożenił się z siostrą mojego ojca Franciszką. Schmidtowie mieli dwie córki Eugenii i Krystynę, która w 1945 roku w miejscowości Pawłówek, na „Lemarsze” się urodziła. Od lipca 2014 roku syn Krystyny Sławomir, zatrudniony na barkę swojego dziadka w charakterze marynarza, z dumą i ogromną satysfakcją kontynuuje wodniackie tradycje rodziny Schmidtów.

Barka „Lemara” jest jedną z ostatnich tego typu jednostek zachowanych na polskim rodzimym terenie. Barka jak najbardziej bydgoska, zbudowana w bydgoskiej stoczni przez cały swój żywot związana z Bydgoszczą i bydgo-

skim armatorem. Dobrze się stało, dzięki staraniom ludzi, którym historia egługi różnił się nie jest objęta, 24 czerwca 2009 roku, uchwałę Rady Miasta Bydgoszczy podjęto decyzję o zakupie barki, a miesiąc później 24 lipca nastąpiło podpisanie stosownej umowy kupna-sprzedaży i od tego momentu armatorem „Lemary” jest miasto Bydgoszcz.

Za tą decyzją stał prof. Stanisław Januszewski, który w 2009 r. podejmował we Wrocławiu na pokładzie HP Nadbor wiceprezydent m. Bydgoszczy i zafascynował się bliźniaczą barką, od 2004 stanowiła własność Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, barkę od 2015 r. remontowaną i przysposabianą do roli centrum edukacyjno-otwartego Fundacji. Przekonał Pani Pre-

zydent, że warto zakupić Lemar i podjąć jej odbudowę. I tak się stało. Gdyby los sprawił inaczej jej kasacja byłaby nieodwołalną stratą dla wodniaków, sympatyków egługi i dla miasta.

Po zakończeniu remontu miałem zaszczyt, jako dowódca jednostki, uczestniczyć w operacji przeholowania barki w dniach od 15-1 czerwca 2013 roku z Gorzowa Wielkopolskiego do Bydgoszczy. Od tego momentu zacumowana na rzece Brdzie w pobliżu Spichrzy „Lemara”, będzie przypominała następnym pokoleniom bydgoszczan i nie tylko, o czasach świetności bydgoskiej egługi, szyprów, Kanału Bydgoskiego oraz egługi różnił się w Polsce.

Oprac. Franciszek Manikowski

Stanisław Masztalerz

Spotkanie z egługiem .

W wojsku służyłem w marynarce wojennej na Helu. Pod koniec służby przyjechał do nas kadrowy z egługi Bydgoskiej. Namawiał nas do podjęcia tam pracy. Spodobał mi się ten pomysł. Pojechałem więc do Bydgoszczy – myślałem, że jadę tylko na chwilę, na rozmowę. Od razu zostałem zatrudniony i zostałem tam ponad 20 lat.

Najpierw pływałem jako mechanik, później jako kapitan. W końcu przeszedłem do Inspektoratu egługi różnił się w Kostrzynie nad Odrą, gdzie pracuję do dziś.

Nie tylko czyłem technikum egługi, przed wojskiem skończyłem technikum mechaniczne. Już jako pracownik egługi bydgoskiej uczyłem się zawodu i awansowałem.

Bizon na Wiśle.

Odbierali my nowego Bizona z Tczewa na Wiśle. Wozili my piasek do Elbląga, żeby sprawdzić, jak Bizon funkcjonuje. Było lato i niska woda.

Stanęli my z tym piaskiem z dwoma barkami na mieliźnie. Nie dało się zerwać zestawu z pływaczem. Rozłączyli my więc barki zaczęli my się obkopywać. Ale dalej nie szło. Płynął kolejny zestaw - przyszedł nam do pomocy. Zamocował swój lin stalowy o polder. Kiedy ruszył do przodu lina pękła jak struna, tuż nad marynarzem. Słyszeli my tylko wist nad jego głową. Gdyby był nie przykucnięty, to by człowieka nie było.

Mitteland

Bosman myślał o pokładzie. Ja byłem w sterówce. Nagle słyszemy gwizd na lądzie. Myśleliśmy, że to pies, a to wódka nas woła, że nasz kolega wypadł za burtę.

Kanał Bydgoski/Wisła

W tamtych latach pływało się dobrze. Nic nie było zarastane, tak jak teraz. Obecnie nie da się tam już podobno przepłynąć zestawem z barkami. Z naszego najdłuższego rzek było gorzej. Wiele zależało od umiejętności kapitanów. Byli i tacy, którzy co wiosnę zakoleto



stawali na mieliźnie. Ale generalnie zabierali my na Wisłę po prostu mniej ładunku.

Transformacja ustrojowa

Egługi Wrocławskie, Bydgoskie, Kozielskie przestały istnieć. Barki zostały oddane w dzierżawę. Im więcej ton załadowano tym więcej były pieniądze dla załogi. Dlatego barki zniknęły z Kostrzyna. Tutaj nie mogły załadować na full, więc odpłynęły do Szczecina. Teraz płyną w Niemczech. Tam stan rzek jest taki, że można pływać cały rok, i z pełnym ładunkiem.

Perspektywy ODW:

Teraz dużo się na ten temat mówi. Ale trzeba poczekać na czyny. Trzeba budować infrastrukturę egługową praktycznie od nowa. Tylko pytanie teraz dla kogo? Co tutaj wozimy? W giel ewentualnie. Na naszym odcinku płyną regularnie tylko dwa statki pasażerskie - Laguna i Zefir.

Przystanie i przył cza

W latach '70. XX w. na Odrze wszystkie nieczysto ci były zrzucane po prostu do rzeki. Podobnie było na

Łabie. Ta rzeka była czarnym ciekiem. Po zjednoczeniu Niemiec za darmo zaczęto odbierać fekalia ze statków. Rzeka szybko się oczyściła.

Kpt. egl. ródł. Stanisław Masztalerz

Leszek Mulka

Urodził się w 1941 roku we Lwowie. Z zawodu jest mgr inż. elektronikiem – ukończył Politechnikę Wrocławską. Od ponad 40 lat zajmuje się wędkarstwem i turystyką wędkarską. Jest sternikiem jachtowym, sternikiem motorowodnym, instruktorem wędkarstwa PZ i Przewodnikiem Turystyki Wędkarskiej PTTK.

Swoją przygodę z wędkarstwem rozpoczął w 1967 r. na obozie wędkarskim Klubu Wędkarskiego PTTK „Eol” nad jeziorem Drawskim koło Czaplinka. Klub „Eol” był wtedy jednym z największych wrocławskich klubów i posiadał pierwszy wrocławski jacht morski „Bolko”. Klub co roku organizował w wodach obozów wędkarskich i rejsy na różnych atrakcyjnych akwenach, przede wszystkim na Wielkich Jeziorach Mazurskich. Po kilku latach klubowych pływaniach okazało się, że wędkarstwo stało się główną pasją Leszka. Pływał tylko po wodach rodzimych, ponieważ przez wiele lat odmawiano mu tzw. klauzuli na pływania morskie, a bez „klauzuli” nie było mowy, aby wypłynąć nawet na polskie wody przybrzeżne Bałtyku i przepłynąć np. z Helu do Władysławowa.

„Klauzula” to była taka pieczęć przybijana w księgarni wędkarskiej, mówiła, że właściciel księgarni nie wypłynął na rejs morski w określonym terminie bez prawa zawijania do portów państw obcych (tu potrzebny był paszport). O klauzulę trzeba było starać się co roku.

Leszek Mulka na HP „Nadbor”



Pieczęć przybijano w Wojewódzkim Komitecie Kultury Fizycznej i Turystyki na podstawie listy przysyłanej z Wojewódzkiej Komendy MO. Co roku odmawiano „klauzuli” wspomina Leszek Mulka i co roku odwoływał się od tej decyzji do Komendanta Wojewódzkiego MO. Zawsze otrzymywał jednak odpowiedź, że nie mogą otrzymać tej klauzuli ze względu na „bezpieczeństwo Państwa”. Tak więc z konieczności pływał wyłącznie na „rodzimej wodzie”, zajmując się turystyką wędkarską i szkoleniem wędkarzy.

Leszek Mulka przemierzył wzdłuż i wszerz Wielkie Jezioro Mazurskie i wiele innych akwenów – posiada Długość Złoty Wędkarski Oznak Turystyczny ze szmaragdem. Jest wiceprzewodniczącym Komisji Turystyki

Wędkarskiej Zarządu Głównego PTTK i członkiem jury Nagrody Przyjaznego Brzegu.

Był czołowym organizatorem i komandorem akcji „Dolnośląskie Powitanie Unii Europejskiej na polskich wodach 2004”, zakończonej zdobyciem Grand Prix Nagrody Przyjaznego Brzegu dla Wrocławia i Nagrody Specjalnej dla Dolnośląskiego Komitetu Organizacyjnego „Powitania”. Jest autorem wielu publikacji o turystyce wędkarskiej. Publikuje również w Biuletynie „Prosto z Pokładu”

W roku 2006 rozpoczął współpracę z Fundacją Otwartego Muzeum Techniki oraz Bractwem Mokrego Pokładu, stając się jego członkiem.

Oprac. Stanisław Januszewski

Jerzy Onderko

Jubileusz 60-lecia seniora Bractwa Mokrego Pokładu

Jurek urodził się 1 listopada 1932 roku w Warszawie gdzie przeżył okupację i Powstanie Warszawskie. Po wojnie wraz z rodziną związał się na zawsze z Wrocławiem. W roku 1951 ukończył Szkołę Szturmanów i podjął pracę w wędkarstwie. Jurek jest także absolwentem Turystyki. Do wyjazdu na statkach z Wisły, Odry i zagranicą. Pływał na parowcach – małych i dużych holendrach, statkach pasażerskich. Wiele lat pracował nad bezpieczeństwem wędkarstwa w Inspektoracie Wędkarstwa rodzimych wrocławiu wraz z komandorem Mieczysławem Wróblewskim.

Jurek jest także współprojektantem statku specjalistycznego dla nadzoru wodnego. Statki te pływają do dziś na Wiśle, Odrze i w Czechach. 40 lat pracy dla odrzańskiej egługi i Wrocławia przepracował Jurek w ukochanym zawodzie.

Obecnie przebywa na zasłużonej emeryturze dzieląc czas między rodzinę, przyjaciół z łodziarki i Bractwo. Wiele zrobił dla Nadbora, bliźniaka Ciborskiego, na którym pływał w przeszłości.

Moja droga



Jerzy Onderko

W roku 1948 – za przykładem brata – wstąpiłem do tej samej szkoły. W latach 1948-1951 odbywałem praktyki indywidualnie na statkach Wisły i Odry. Pierwszym była barka bez napędu (plauerka), na której przepłynęłam całe Odra – w dół rzeki samospławem, a w górę – pociągami holowniczymi. Była to prawdziwa szkoła zawodu „łodziarskiego”.

Bardzo ciekawe do wiadomości zdobyłem na boczno-kołowcu „Książe Józef” z wolnoobrotowym silnikiem Diesla (mało spotykany typ), kiedy to prowadzili my na holu kilkanaście pustych galarów w górę Wisły. Po załadunku w głąb płynęły one samospławem do Krakowa. Galary te bardzo często holowane były w górę Wisły z brzegu przez zaprzęgi konne. Podczas praktyki na Wiśle pływałem też na pasażerskim parowcu „Mazur” przewożąc Warszawiaków na majówki do Młocin.

Brałem również udział w regularnym systemie rejsowym Warszawa-Gdańsk-Warszawa. Moją ostatnią praktyką przed ukończeniem szkoły był praca na małym holendrze „Cibor” (bliźniak „Nadbora”), a następnie na dużym holendrze „Kupała”.

Mamy nadzieję, że Nadbor pod Jego dowództwem płynie w rejs do Holandii gdzie został zbudowany. Jurek jest naszym Bratem Seniorem, czynnym i aktywnym. Bractwo ceni sobie stały kontakt z Jubilatami i korzysta z Jego cennych rad i doświadczenia.

Jurku, drogi Jubilacie, życzymy Ci jeszcze wielu lat w zdrowiu i zadowoleniu oraz dziękujemy za to co uczyniłeś dla Bractwa i Nadbora, a uczyniłeś wiele.

Siostry i Bracia w Bractwie

Urodziłem się w 1932 r. w Warszawie i z okresu dzieciństwa najbardziej utkwił mi w pamięci wybuch wojny, okupacja, a przede wszystkim Powstanie Warszawskie. Trzeciego dnia powstania w nasz budynek uderzyła bomba. Od kurzu zrobiło się tak ciemno, że nie widziałem nawet własnej dłoni.

Ponieważ do mieszkania nie było już powrotu, wraz z kilkunastu lokatorami schronili się w wyłobionym na gruzowisku kilkumetrowym rowie o szerokość około 2,5 m, gdzie można było poruszać się tylko na czworakach. Ponieważ w pobliżu toczyły się walki, wychodzić na zewnątrz było to konieczne, mogliśmy tylko w nocy. W jamie tej gnieździli się przez kilka dni, do czasu deportacji z Warszawy.

Wysiedlonymi kobietami i dziećmi zajmowała się charytatywna organizacja – Rada Główna Opiekuńcza, natomiast mężczyźni, w tym mój ojciec, Niemcy wywieźli na roboty do Breslau (Wrocław), gdzie po wojnie zamieszkali my.

Moim pierwszym spotkaniem z egługą było młotkowanie płaszcza kotła parowego statku „Wałbrzych”, gdzie mój starszy brat – jako uczeń Państwowej Szkoły Egługi Ródlowej – odbywał praktyki. Po latach – jako kapitan egługi Wielkiej – pełnił przez pewien czas funkcję kapitana Portu Szczecin- winoujskie.

Wiosną 1952 r. – z inicjatywy Witka Sobieraja – na holowniku parowym „Gubin” zakwaterowano załogę złożoną wyłącznie z absolwentów PS S pod dowództwem kapitana Karola Grosza i mechanika Wiktora Sprysia.

Warto wiedzieć, że w tamtym czasie załoga statków parowych wynosiła kilkanaście osób. Gdy po odbyciu służby wojskowej w 1955 roku powróciłem do pracy, zostałem zakwaterowany na parowcu pasażerskim „Eromski”, jako zastępca, a po niedługim czasie jako mechanik. Na „Eromskim” pływał ze mną kolega Zbyszek Priebe.

Na początku lat sześćdziesiątych przyszła dobra passa dla egługi Ródlowej. Budowano wtedy wiele barek motorowych BM 500, a później również pchaczy. Potrzeba było coraz więcej motorzystów. Dotychczas ich nie było, dlatego szkolono i przekwalifikowywano mechaników parowców do podejmowania pracy na nowych motorowcach.

Po otrzymaniu patentu mechanika na motorowca, pływałem na „Dobrosławie”, pasażerskich („22 Lipca” i „Driada”), a następnie na BM 500 oraz na pchaczu Tur.

W roku 1965 ze względów rodzinnych zrezygnowałem z pływania i zatrudniłem się w Inspektoracie egługi ródł dowej. Jako inspektor nadzoru nad bezpieczeństwem egługi pod kierownictwem komandora Mieczysława Wróblewskiego przepracowałem 8 lat.

Dzięki Jego motywacji ukończyłem zaocznie Technikum egługi ródł dowej. Jestem dwukrotnym absolwentem tej szkoły.



Na HP Nadbor

Na przełomie lat 70. i 80. XX w. Zjednoczenie egługi ródł dowej dysponowało do znacznymi środkami na modernizację dróg wodnych. Aby to wykorzystać zaangażowali się wraz z kilkoma pracownikami ZODW (Bronkiem Kotwickim, Tadeuszem Wierzbickim, Markiem Orłowskim, Romanem Borkowskim, Karolem Wiśniewskim i Marianem Kosickim) w opracowanie założeń budowy statku specjalistycznego z przeznaczeniem do obsługi szlaków egłownych w zakresie oznakowania, pomiaru głębokości, usuwania drobnych przeszkód z nurtu rzeki, ustawiania i zdejmowania pław oraz pływania w warunkach zimowych.

Pomysł chwycił. Uzyskali my akceptację dyrekcji oraz zabezpieczenie funduszy przez Zjednoczenie. W roku 1983 prototyp statku, którego projektantem był inż. Wiełgosz z „Navicentrum”, stał gotowy do wyposażenia na nabrzeżu w stoczni Zacisze. Byłem upoważniony

Dokt. egł. ródł. Stanisława Fidelisa

Dzięki mojemu przyjacielowi Władkowi Stypczyńskiemu miałem możliwość przeczytania Twojej książki „Wisła – rzeka mojego życia”, którą połączyłem z wielkim zainteresowaniem. Przypomniały mi się moje młode lata – rok 1950, kiedy to jako uczeń Szkoły egługi ródł dowej we Wrocławiu odbywałem pierwsze praktyki na statkach egługi wlanej.

W Inspektoracie zdobyłem nowe doświadczenia, szczególnie w pracy administracyjnej, a także uczestniczyłem w rozpatrywaniu wypadków egługowych, tworzeniu przepisów egługowych i doskonaleniu znakowania dróg wodnych. Do doświadczenia te skłoniły mnie do podjęcia pracy w Zarządzie Odrzaskiej Drogi Wodnej, gdzie byłem inspektorem ds. nurtu, a następnie głównym specjalistą ds. egługowych-nurtowych.

do nadzorowania ze strony armatora kolejowej fazy budowy statku. Trzeba zaznaczyć, że stocznia wybudowała kilkanaście takich statków, które do dzisiaj pływają na szlakach egłownych Odry i Wisły, a także na drogach wodnych Czech. „Wilga” – tak nazwał pierwszy statek – tak mi się spodobała, że poprosiłem moich zwierzchników o powierzenie mi funkcji kapitana, opływania statku oraz sprawdzenia jego przydatności w realizacji przeznaczonych dla niego zadań. „Wilga” sprawdziła się na całej Odrze, także na jeziorze Dąbie. Aktualnie obsługuje wrocławski żeglowny i jest dowodzona przez moją wychowankę – Mirka Grabowskiego, z którym pływałem na tym statku od samego początku.

Przepracowałem 40 lat egługi na Odrze i dla Odry. Mimo emerytury – nie mogę o niej zapomnieć, a wszystkie sprawy związane z nią są mi bardzo bliskie.

Oprac. Zbigniew Prieb

Wraz z kilkunastu osobową grupą uczniów przyjechałem do Warszawy, gdzie otrzymałem skierowanie do Krakowa na statek „Książe Józef”.

Kiedy był to pasażerski parowiec – bocznokołowiec ale jeszcze przed moim zakotwiczeniem wymontowano kocioł i maszynę parową i wstawiono silnik Diesla „Deutz”, przekładnię do napędu kół łopatkowych i statek przeznaczono do holowania galarów.

W kwietniu 1950 roku odbyłem rejs z Krakowa do miejscowości Łęczany w 37 km Wisły, holując 17 pustych galarów. Kapitan i załoga informowali mnie, że popłyną do Przemszy i tam będzie ładownia w giel, z przeznaczeniem do punktów opałowych w Krakowie. Rejs w dół rzeki do Krakowa odbywali samospławem. Ponieważ nie dopłynęliśmy do Przemszy z powodu małej wody, zatrzymaliśmy się w Łęczanach, a ja dostałem polecenie zejścia ze statku i powrotu do Krakowa. Zamustrowałem na S/P „Paweł” – mały parowiec bocznookołowy, który pływał kursem z Krakowa do Nowego Korczyna. Pragnąc dodać, że statek ten pod nazwą „Paweł Finder” przekazany został w roku 1955 do Szkoły Żegluga Ródłowej we Wrocławiu, słuchając tam w roli statku szkolnego.

W czerwcu 1950 roku kierownictwo Żegluga Wiłanej w Warszawie podjęło decyzję sprowadzenia wszystkich uczniów szkół z Wrocławia i Elbląga, odbywających praktyki na Wiśle, do Warszawy i zaokręgowania na parowiec S/P „Sowiński”. Było nas około 30 chłopów i rozpoczęliśmy rejs w dół Wisły do Gdańska. Fakt, że płyniemy do Gdańska to już było wielkie zwycięstwo. Był bardzo niski stan wody (zamknięto regularne rejsy z Warszawy), przez co osiadanie na piasku było rzeczą normalną. Braliśmy łopaty, wchodziliśmy do wody i podkopywaliśmy piach pod dnem statku. Kapitan ustawiał statek do zendrowania i tak po kilku takich operacjach dopłynęliśmy do Gdańska. Poznałem doskonale Wisłę i położenie nad nią wsi i miasta. To wszystko było cudowne. Gdy płynęliśmy w górę już było wiadome, że warunki nawigacyjne się poprawiły i nasze zgrupowanie na „Sowińskim” się skończy.

W Warszawie miał odpłynąć w regularny rejs do Gdańska S/P „Mazur”. Był problem, gdy brakowało jednego palacza, a komplet był wymagany. Kierownictwo przystąpiło przy pomocy I składu Dąbrowskim zwróciło się do mechanika z „Sowińskiego” by wyznaczył jednego z uczniów klasy mechanicznej do przejścia na „Mazur” w charakterze palacza. Wyłączyliśmy więc z pasażerami w rejsowy kurs do Gdańska. Do dwuosobowej kajuty przyjął mnie Bolek Sikora (szkolny kolega), który od początku praktyki pływał na „Mazurze”. Chociaż byłem uczniem, pełniłem funkcję palacza zmianowego. Statek zatrzymywał się po drodze na wielu małych przystaniach. Pasażerowie wsiadali i wysiadali, ładowano różne towary, szczególnie owoce. W Wyszogrodzie, w Czerwinku czy Płocku były większe przeładunki. Sprawami pasażerów i ładunku zajmował się kontroler. Załoga brała też udział w załadunkach i wyładunkach, za co dostawali my jakieś wynagrodzenie. Tym wszystkim zarządzał kontroler. Kapitan Ciesielski z Czerwinka był zbyt dużym autorytetem by zajmować się tymi sprawami.

Nie będę Ci opisywał szczegółowo miejscowości, przy których się zatrzymywaliśmy. Znasz je wszystkie lepiej

niż ja. Statki pasażerskie Żegluga Wiłanej spełniały wtedy bardzo ważną rolę w zakresie komunikacji. Nie było PKS-ów i wszystkie miejscowości nad Wisłą korzystały ze statków. Stali pasażerowie znali wszystkie statki, a było ich bardzo dużo. Niektórzy rozpoznawali nawet dźwięki syren poszczególnych statków.

Do Gdańska rejs trwał około 40 godzin i w zasadzie trzymaliśmy się rozkładu zawijania do wszystkich przystani. Muszę wspomnieć o pewnej przygodzie w Gdańsku. Otóż mój kolega Bolek miał brata w Gdyni, który pływał jako marynarz na „Batorym”. Pojechaliśmy więc kolejną do Gdyni i pod nieobecność brata Bolka spędziliśmy kilka godzin w jego mieszkaniu. Kluczem dała nam pani dozorczyńca, która dobrze знаła Bolka Sikorę. Wypiliśmy trochę alkoholu, przysnęliśmy i nie załapałaliśmy się na ostatni pociąg do Gdańska. Odjazd w górę zgodnie z rozkładem o 8.00 rano. Nie było wyjścia i całą noc maszerowaliśmy do Gdańska żeby zdążyć. Przybiegliśmy w ostatniej chwili, gdy załoga cięgała już trap.

Do samej Warszawy kapitan i załoga wartowali sobie z nas. Do września pływalibyśmy już na trasie Warszawa – Płock – Włocławek, a w niedzielę z Warszawy wykonywali my kilka kursów do Młocin.

Pod koniec sierpnia pojechaliśmy my wspaniałą załogą „Mazura” otrzymując dobrą opinię o odbyciu praktyki i powróciliśmy do Wrocławia. Wspomnę przy okazji, że pierwszą praktykę żeglarską odbyłem rok wcześniej na Odrze, płynąc na barce dużej plauerce z Gliwic do Szczecina. Od Wrocławia do Szczecina – i to była prawdziwa szkoła łodziarzenia – płynęliśmy samospławem.

Moją przygodę na Wiśle wspominam niezwykle ciepło ze względu na cudowną Wisłę i okolice, wspaniałe statki i przyjaznych wodniaków.

Teraz mam 81 lat, jestem już ponad 20 lat na emeryturze, ale cały czas mam kontakt z bracią „łodziarską” w „Bractwie Mokrego Pokładu” na parowcu „Nadbor”. Cieszymy się, że spotkamy się, bo słyszałem, że zamierzasz odwiedzić Wrocław i nasze rodowisko.

Na koniec wspomnę o mojej 40-letniej pracy zawodowej. A więc zaczynałem jako palacz, a później mechanik, pracowałem na prawie wszystkich typach holowników, pchaczy, na barkach motorowych i parowcach, między innymi przez 4 lata na S/P „Kromski”, który został sprowadzony z Wisły do Wrocławia w 1954 roku przez kapitanów Janka Mikulskiego i Zygmunta Misiaka, pochodzącego z Duninowa, czy też z Karolewa, dokładnie nie pamiętam.

W latach 1965-1973 pracowałem w Inspektoracie Żegluga Ródłowej we Wrocławiu razem z Leszkiem Stelmaszykiem, który po komandorze Wróblewskim został kierownikiem Inspektoratu. Niestety z początkiem lutego br. Leszek odszedł na wieczną wachtę. Następnie 8 lat w Zarządzie Odrzańskiej Drogi Wodnej

pełniłem funkcję głównego specjalisty ds. rybołówstwa i rybactwa w Zakładzie Rybołówstwa i Rybactwa w Odrze.

Byłem też członkiem zespołu Państwa i NRD do spraw utrzymania i oznakowania Odrzy granicznej.

Na ostatnie 10 lat powróciłem na rzekę i jako kapitan specjalistycznej jednostki, zbudowanej na zlecenie Zarządu Odrzyńskiej Drogi Wodnej pracowałem przy utrzymaniu i oznakowaniu szlaków rybołowniczych. W tym

okresie zatrudniamy byłem przez Wrocławską Stocznię Rzeczniczą, jako kapitan do przeprowadzania prób fabrycznych budowanych i remontowanych statków.

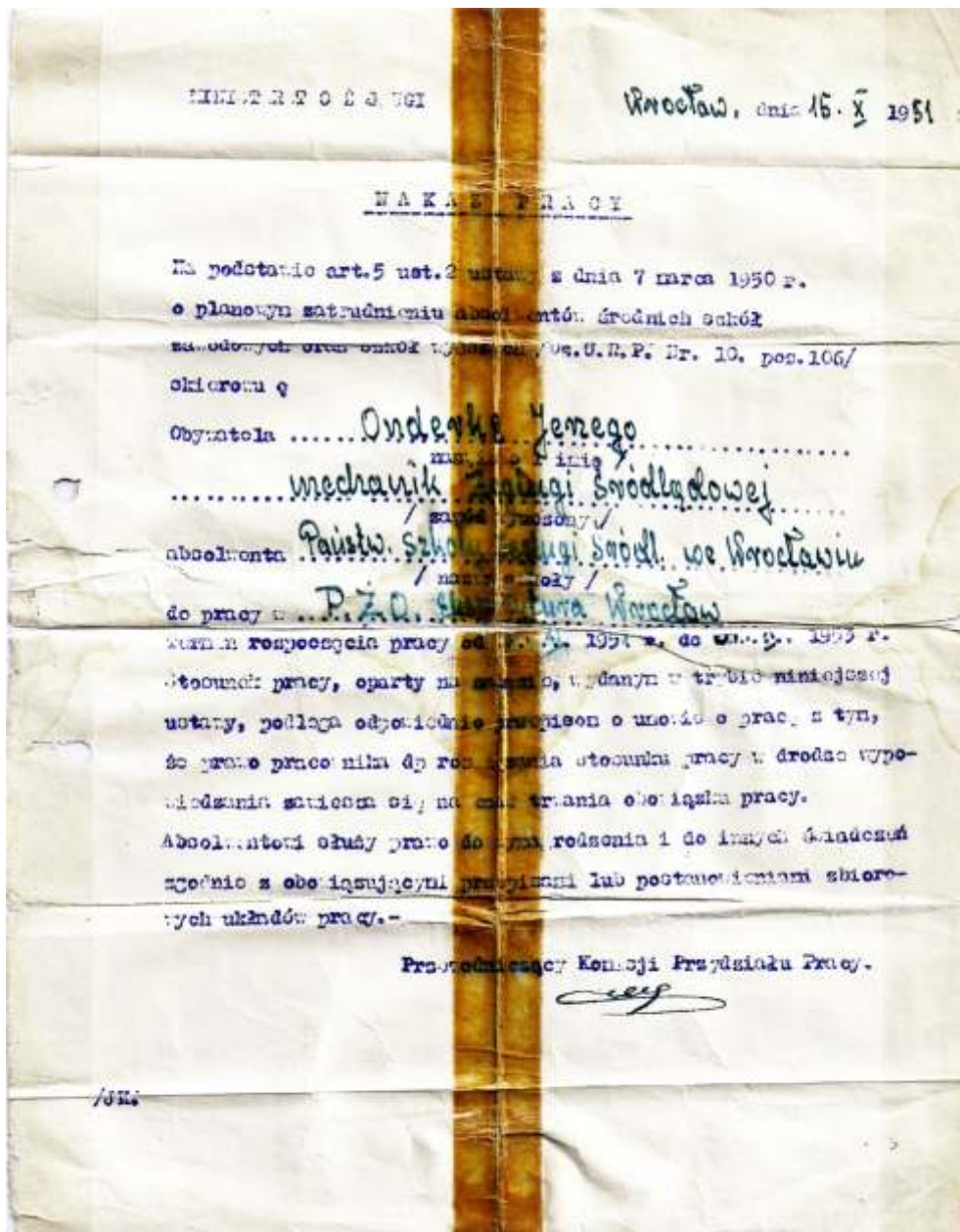
Kończąc jeszcze raz dziękuję za pobudzenie moich „wieloletnich wspomnień” po ponad sześćdziesięciu latach.

Serdecznie pozdrawiam i życzy mi zdrowia.

Kpt. rezerwy Józef Jerzy Onderko

60 lat temu

W październiku 1951 roku po odbyciu 5-miesięcznej praktyki na statkach rybołowniczych, uczniowie, którzy naukę rozpoczęli w roku 1948, a w tym roku po utworzeniu Państwowej Szkoły Rybołowniczej we Wrocławiu, przybyli na ul. Brücknera, by z rąk dyrektora Antoniego Gregorkiewicza odebrać świadectwa ukończenia szkoły oraz „nakazy pracy” w rybołówstwie na Odrze.



Nakaz pracy w „rybołówstwie na Odrze”

Ja zostałem zatrudniony na holowniku . dwu rubowym, „KUPAŁA” jako starszy palacz. Był to zbudowany w Holandii holownik z dwoma stojącymi maszynami parowymi po 250 KM, z kilkoma agregatami pomocniczymi i dwoma kotłami (cztery paleniska pochłaniały 500kg węgla na godzinę).

Dzisiaj gdy na pchaczu „BIZON” pracują 3-4 osoby, to a trudno uwierzyć, że na „KUPAŁE”, przy uprawianiu całodobowej obsługi, załoga liczyła 16 osób.

W marcu 1952 roku z inicjatywy Witka Sobiegraja wystąpiliśmy do kierownictwa firmy z prośbą o utworzenie załogi z absolwentów naszej klasy. Wyznaczono doświadczony kapitana Karola Grosza z Rogowa oraz

Nieco o historii szkoły obsługi ródł dowej

Na lutowym spotkaniu „Bractwa Mokrego Pokładu” w sali pamięci Stowarzyszenia Absolwentów T., Zbyszek Pribe opowiadał zebranym – bardzo barwnie, szczegółowo i z osobistym zaangażowaniem – o początkach Technikum obsługi ródł dowej w roku 1953.

Nastąpiło to po odejściu ostatniego rocznika uczniów Państwowych Szkół obsługi ródł dowej w Elblągu i we Wrocławiu, kiedy to zlikwidowano szkołę w Elblągu. W tej sytuacji technikum wrocławskie było jedynym w Polsce szkołą kształcącej marynarzy obsługi ródł dowej. Trzeba jednak stwierdzić, że nadal istniała szkoła zasadnicza, założona w 1950 r.

Po likwidacji szkoły w Elblągu, jej sztandar otrzymało technikum wrocławskie. Słyszałem, że kiedy prezydent Elbląga miał pretensje, że sztandar został przeniesiony do Wrocławia, jednak nie wyobrażam sobie aby mogło być inaczej.

Wśród pierwszych uczniów technikum, oprócz Zbyszka, znałem bardzo dobrze wielu jego kolegów z klasy: Mariana Szwarca (w roku 1968 był moim nauczycielem na wydziale zaocznym T.), Zdzicha Mordala, Mariana Mickiewicza, Władka Telusa, Janka Pasewicza, Kazika Oszczydła, Kazików Lisowskiego i Warajtisa. Ci ostatni są moimi dobrymi przyjaciółmi.

Jak wyczytałem w opracowaniach Mariana Szwarca, Tadeusza Sobiegraja i Janusza Fary, marynarzy ródł dowych szkolono w Warszawie już w roku 1934. Pono również w okresie okupacji niemieckiej przez krótki czas działała w stolicy szkoła obsługi.

Po wojnie, w roku 1946 Szkoła obsługi ródł dowej w Warszawie wznowiła działalność. Później przeniesiono ją do Elbląga. Więcej szczegółów na ten temat można znaleźć w internecie w opracowaniu Janusza Fary. Zainspirowany przez Zbyszka pozwolę sobie opowiedzieć o początkach mojej przygody z obsługą.

Otóż w lutym 1947 roku jednym z pierwszych uczniów Szkoły obsługi ródł dowej we Wrocławiu był mój brat Roman Onderko. Latem 1948 r. odbywał praktyki na parowym holowniku H/P „Wałbrzych”. Podczas przeglądu kotła parowego okazało się, że należało

mechanika Wiktora Sprysia z Dobrzynia i zaokrętowani nas, tj. Witka Sobiegraja, Bolka Sikora, Andrzeja Stojanowskiego, Jurka Onderko, Kazika Mansfelda, Władka Płaza, Janka Stachowicza i Władka Stachura na tylnokołowcu W/P GUBIN, z maszynami o mocy 420 KM.

Zapewne wielu starszych absolwentów Technikum obsługi ródł dowej osobiście znało niektórych z byłej załogi „GUBINA”, którzy mieli różne osiągnięcia zawodowe w naszej branży.

Ten krótki wpis pragnę pochwalić moim przyjaciołom z lat szkolnych i pierwszej pracy na Odrze.

Kpt. egl. ródł. Jerzy Onderko

pa” z kamienia kotłowego w trzech kotłach. Wśród załogi nie było osoby, która zmieściłaby się w łazience kołpaka. Mój braciszek załatwił, że dostałem tę pracę i zarobiłem pierwsze pieniądze. Pomogło mi to również w przyjeździe do szkoły obsługi w wrześniu 1948 r.

Z pierwszego okresu pobytu w szkole zapamiętałem bardzo dobrze dwa zdarzenia. Byliśmy już w budynku przy ul. Brücknera, po przeprowadzce z ul. Siemińskiego, gdy pewnego dnia przyszła wiadomość do awanportu lużyckiego Ródłanki wpłynęły dwa nowe, przyprrowadzone z Holandii holowniki: duży holender „Jarowid” i mały „wiatopełk” (bliźniak „Nadbor”). Nie było mowy o dalszych lekcjach i za zezwoleniem dyrektora Gregorkiewicza, biegiem udaliśmy się na Ródłankę. Było to dla nas wielkie przeżycie, zwłaszcza że pozwolono nam wejść na pokład „Jarowida”, a kapitan wieca popłynął z nami do Ródłanki i z powrotem. Członkiem załogi „Jarowida” był uczeń najstarszej klasy Zdzichu Paulo.

Drugie wydarzenie, o którym chciałbym wspomnieć miało charakter polityczny, z czego wówczas nie w pełni zdawałem sobie sprawę. Otóż na lekcji przedmiotu „nauka o Polsce i świecie współczesnym” zadałem nauczycielowi następujące pytanie: „Panie profesorze czy to prawda, że towarzysz Stalin podał się do dymisji?” Jak sobie przypominam rewelacja ta usłyszałem w tramwaju. Nauczyciela zatkało! Poczzerwieniął i krzyknął: „jesteście głupi”. W czasie przerwy usłyszałem, że Onderko jest wzywany do dyrektora. Po wejściu do gabinetu zastałem dyrektora Gregorkiewicza bardzo zdenerwowanego. Powiedział, że swoim nieodpowiedzialnym pytaniem mogłem narazić szkołę, nauczyciela i dyrektora na duże nieprzyjemności, a mojego ojca nawet na wzięcie. Tylko dzięki nauczycielowi i dyrektorowi sprawa nie poszła dalej.

W czasie trzyletniej nauki w szkole odbyłem 12 miesięcy indywidualnej praktyki:

- 2 miesiące na barce bez napędu – rejs samospławem od Rdzina do Szczecina (powtórzył za Władkiem Stypczyńskim, a to była prawdziwa lekcja “łodziarki”),
- 5 miesięcy na parowcach pasażerskich na Wiśle,
- 5 miesięcy na holowniku „Cibór”,

Przy tej okazji pragnę podać nazwiska kilku absolwentów z okresu 1947-1952, którzy są znani nawet młodszemu pokoleniu.

Byli to:

- dyspozytorzy Działu Ruchu nO; Adam Grec, Tadek Michnowski, Władek Markielowski, Heniek Zasadny, Wiesław Jankowski,
- Staszek Chilkwicz – kierownik magazynu w Porcie Miejskim,
- Alek Kot – kremlarz w Dziale Technicznym,
- Bolek Kucharski – przewodniczący Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców,

- Bogdan Minkina – Dyrektor egługi życzliwej,
- kpt. egł. wielkiej Roman Onderko – dowodził 24-tysięcznym „Ziemia Wielkopolska”, a później kapitanem portu Szczecin – winowajcą
- kapitanowie Witek Sobiegraj, Bolek Sikora, Rysiek Romanowski, Witek Chrzanowski,
- Władek Płaza – dyrektor portu Gliwice
- Janek Stachowicz – główny mechanik w nO

Wielu z nich już nie żyje, ale zawsze będzie o nich pamiętałem.

Pragnę wymienić, znanych nie tylko mnie, absolwentów szkoły z Elbląga: mgr inż. Mariana Kosickiego, dr Mariana Miłkowskiego, kapitana „Rusalki” Hełka Witkowskiego oraz Romana Borkowskiego – dyspozytora w nO, inspektora Inspektoratu egługi ródłowej i wieloletniego szefa całej służby liniowej w Zarządzie Odrzańskiej Drogi Wodnej i RZGW we Wrocławiu. Roman zaczął naukę w roku 1949 we Wrocławiu, a ukończył w 1952 roku w Elblągu.

Warto przypomnieć, że w latach od 1947 do 2002 wyszkolono we Wrocławiu około 9 tysięcy marynarzy.

Kpt. egł. ródł. Jerzy Onderko

Zygmunt Popielewski

Weteran z ciłkami przeżyłymi, były wicie Pawiaka, Majdanka, Sachsenhausen oraz Buchenwaldu. Uwolniony z Buchenwaldu w 1945. Wieloletni pracownik Zjednoczenia egługi, poeta - pisał fraszki, których inspiracją była poezja Mariana Żałuskiego.

W styczniu 1946 roku rozpoczął pracę w stoczni warszawskiej na stanowisku referenta ds. defektów, w stoczni, która kiedyś nosiła nazwę Warsztaty Mechaniczne Portu Czerniakowskiego. Początkowo odzyskiwano i naprawiano na niej wyłowione wraki z okresu wojny. W 1947 w stoczni powstał pierwszy projekt barki o wadze 125 ton. W latach 1947-1948 wybudowana została barka na której były wystawiane opery w różnych miastach, m.in. w Gdańsku i Płocku.

W 1952 doszło do utworzenia Zjednoczenia egługi ródłowej. Zygmunt Popielewski uzyskał w nim pracę na stanowisku głównego mechanika. Za czasów pracy w zjednoczeniu powstała grupa techników która miała za zadanie ocenianie projektów barek.

Kpt. Zygmunt Popielewski



Tak się składało że dyrektor Magiera był ordownikiem barek motorowych podczas gdy Zygmunt Popielewski wraz ze wspomnianą grupą specjalizowali się w tak zwanych „pchaczach”. Podczas pracy w zdyrektorem Magierą często dochodziło do drobnych sprzeczek.

Zajmował się również tzw. produkcją „S”, dla potrzeb wojska: budowane były promy, mosty pontonowe, etc.

Około 1960 znalazł pracę w Nawidze, na budowach w Czechosłowacji, jako ich kierownik.

W lipcu 1982 roku odszedł na wcześniejszą emeryturę z uwagi na likwidację Zjednoczenia egługi ródłowej i powstanie Zrzeszenia.

Oprac. Mariusz Zwoliński

Jan Py

Stanowisko dyrektora Urzędu Egługi Ródl Dowej we Wrocławiu pełni od 2004 roku. Moja przygoda z Odrą rozpoczęła się już w szkole podstawowej. Z pasją pływałem na „optymistach”. Z początku wydawało mi się, że kolejnym naturalnym etapem jest przejście do Technikum Egługi Ródl Dowej we Wrocławiu. Edukację rozpocząłem w 1979 roku. Miała niewiele wspólnego z egłarstwem.

Nauka w technikum miała natomiast inne walory. W tym czasie prawdziwym wyzwaniem było znalezienie atrakcyjnej pracy. Specyficzna praca w egłudze wymagała zdolności adaptacyjnych, zaradności i samodzielności. Organizacja życia na statku była dla mnie czymś fascynującym. Do wiadomości zdobywałem, płynąc na statkach z napędem mechanicznym. Z praw-

dziwym uznaniem obserwowałem tych, którzy jako ródło napędu wykorzystywali nurt rzeki i pływali samospławem. Inną atrakcją szkoły było to, że w przyszłości ci oferowała możliwość opuszczenia granic Rzeczypospolitej. Za czasów otwartej kurtyny możliwości było jedynie pomarzyć o posmakowaniu nieznanego, a w rzeczywistości egzotycznego świata.



Jan Py na barce „Irena”



Spotkanie Jana Pysia z wolontariatem Fundacji Otwartego Muzeum Techniki

Porównując egługę na Odrze z egługą na zachodzie widziałem bardzo duży różnicę. Nasza egługa zupełnie inaczej się przedstawiała; tak, jak byśmy porównali kraje zachodnioeuropejskie z krajami bloku wschodniego. Dokładnie tak samo prezentowały się te różnice. Ukończyłem szkołę w 1982 r. Niestety z roku na rok regres postępuwał – egługa stopniowo zanikała i wkrótce zupełnie zamarła.

Lata jej wietności od XVIII w. po lata 30. XX stulecia znacząco budowały hydrotechniczne, na rzekę nanizane. Niewielu potrafi odczytać genialność rozwiązań budowlanych na Odrze, czy to unikatowych w skali Europy. Dobrze się dzieje, że Fundacja Otwartego Muzeum Techniki tak mocno potrzebuje ochrony dziedzictwa kultury technicznej rzeki podnosi, że chroni od zapomnienia i statki i dokumenty, i historię zapisaną w pamięci weteranów egługi odrzańskiej, że szeroko odrzańską tradycję popularyzuje i od wielu lat Odrę się upomina.

Dzisiaj, mówiąc o egłudze, mamy przede wszystkim na uwadze transport a nie turystykę wodną, czy ambitny projekt polskich ekologów uprawiania egługi kajakowej

na trasie Kołobrzeg – Berlin. Rozwój turystyki wodnej, co prawda, jest dobrym zjawiskiem, budzi wiadomo wiele walorów rzek i sprzyja rozwojowi kultury. Ludzie zaczynają rzekę rozumieć, zaczynają z nią przebywać, zaczynają się z nią zaprzyjaźniać, nie traktują jej w kategoriach wroga. Niezwykle ważnym jest wykonanie drugiego kroku, w wyniku którego ludzie zaczynają postrzegać rzekę jako przyjaciela.

Jako absolwent Technikum Egługi Ródl Dowej stale podkreślam nie tylko użyteczność rzek, ale i ich piękność. Piastując swój urząd, próbuję w wiadomościach mieszkając w Nadodrzu, że egłowna Odra jest ich szansą. Jest to proces długofalowy. Moim zdaniem od półtora roku następuje stopniowa poprawa. Jednak najwięcej zależy od woli decydentów. Od kilkunastu miesięcy pojawia się nadzieja realnej zmiany. Zaczęło się, po latach milczenia, mówić o transporcie rzeczonym (powrót barek na szlaki wodne, przywrócenie działalności stoczniowej i budowy polskich statków, itd.). Celem reaktywacji egługi utworzono szereg instytucji (m. in. Ministerstwo Gospodarki Wodnej i Egługi Ródl Dowej), opracowano strategię rozwoju. Ratyfikacja przez Polskę konwencji AGN (Accord Européen Sur Les Grandes Voies

Navigables), oznacza przystąpienie Polski do Europejskiego Porozumienia w Sprawie Głównych Ródł Dowych Dróg wodnych o Międzynarodowym znaczeniu. Niesie to nadzieję, że znacznie łatwiej pozyskamy fun-

dsze konieczne do regulacji nie tylko Odry ale i Wisły, tak, aby stały się egłowne jak za czasów wietno ci Polskiej egługi ródł dowej.

Oprac. Anna Wilk

Jan Rundzio

Absolwent elblskiej i wrocławskiej szkoły egługi ródł dowej. Janek urodził się na Kresach Wschodnich, dzisiejszych ziemiach Białorusi, w pobliżu granicy z Litwą. Wspomina, że w wyniku przemieszczenia ludności polskiej zostali repatriowani z tych terenów tuż po zakończeniu II wojny światowej. Wędrowali przez winowajcę, Zgorzelec, rejon Strzelina k/Wrocławia, aby ostatecznie osiedlić w Pałku na Warmii. Tam pobierałem nauki w szkole podstawowej i ogólnokształcącej, aby ostatecznie w 1952 r. zakotwiczyć w Zasadniczej Szkole Egługi Ródł Dowej w Elblągu, potocznie zwanej szkołą szturmanów. W 1953 r. przeniesiono ją do Wrocławia.

Stanowili my ostatni rocznik tej szkoły, z której wraz z kilkoma kolegami postanowiliśmy kontynuować nauki w Technikum Egługi Ródł Dowej. Matura w 1957 r. – byliśmy pierwszymi absolwentami T. . .

Było nas ok. 60-ciu nawigatorów, mechaników, eksploatorów portów i egługi ródł dowej. Potem praca w egłudze Gdańskiej na holownikach i barce motorowej, głównie pływaliśmy po Wiśle i Zalewie Wiślonym. Następnie 3-letnia służba w Marynarce Wojennej gdzie spotykałem wielu kolegów z Elbląga i Wrocławia.

Postanowiłem kontynuować pływanie i wyruszyłem w świat. W Polskich Linach Oceanicznych zamustrowałem na frachtowiec M/S "Szymanowski" pływający na daleki wschód – Chiny, Japonia. Rejsy trwały zwykle kilka miesięcy. Były one bardzo uciążliwe. Zmieniałem statki pływające na Morze Ródziemne, do Afryki, Ameryki. Na jednym z rejsów bardzo przeżyłem śmierć oficera podczas mojej wachty w czasie wykonywania prac pokładowych przed nadchodzącym sztormem. Było to traumatyczne przeżycie.

Podczas jednego z rejsów na M/S "widnica", w Nigerii, pokłwał nas dowy. Katastrofa! Na tym statku pływałem wraz z Jurkiem Pasicielem, kolegą z T. . . Awarii mojej nie było usunięto w Portugalii, ale w kraju było znacznie taniej. Wobec czego holowani przez polski holownik ratowniczy „Koral” załadowaliśmy fosforyt do Kilonii i dalej na remont do Szczecina. Był to krótki epizod z pływaniem na naszym flagowcu „Stefanie Batorym”.

Z sentymentem wspominam transport sławnego polskiego jachtu „Dal” na pokładzie polskiego statku z Ameryki do Polski. Dalszy jego los nie jest mi znany.

Na statkach PLO i P M przepracowałem ok. 20 lat, w tym przez wiele lat jako oficer pokładowy. Panując wówczas na statkach polskich stosunki między załogantami, kadrą a załogą były złe. Często wykorzystywano załogę dla załatwiania własnych interesów. Z czasem sytuacja ulegała stopniowej poprawie, lecz panujące warunki ustrojowe w kraju były coraz trudniejsze. Upokarzające były relacje marynarstwa z portowymi, służbą celną, służbą graniczną. Poza Polskę widziałem świat i ludzi innymi, normalnymi.



Jan Rundzio

Postanowiłem dokonać zdecydowanego kroku w moim życiu – zszedłem ze statku w Nowym Jorku i zacząłem budować życie od nowa. Początkowo remontowałem domy, a później na wiele lat związałem się ze stocznią jachtową w Kalifornii, znajdując satysfakcję i zadowolenie i będąc godziwie wynagradzanym.

Stanąłem na nogi, kupiłem dom, sprowadziłem rodzinę. Mieszkam w Kalifornii w Westminster k/Los Angeles. Nie żałuję swojej życiowej decyzji. W podobnych warunkach zrobiłbym to raz jeszcze.

Oczywiście, nie wykluczam powrotu do swojej starej ojczyzny. O tym zdecydujemy z nią w niedalekiej przyszłości. Jestem szczęśliwym ojcem (córka naukowiec w Polsce i syn informatyk w USA) oraz dziadkiem trojga uroczych wnucząt.

Od ubiegłorocznego zjazdu absolwentów T. . . utrzymujemy stały kontakt z kolegami z ławy szkolnej, z Bractwem Mokrego Pokładu, a internet ułatwił nam wzajemną komunikację, co sprzyja utrzymywaniu więzi.

Swoje szkoły egługi ródł dowej wspominam pozytywnie. Były dla mnie szkołą życia – stanowiły chrząst

przed wstąpieniem na trudną marynarską – skutniczą drogę. A tutaj bardzo, efektywna różnica w Polsce

przeżywa głębię i nie widzi światła w tunelu. Licz jednak na pozytywne zmiany w przyszłości.

Oprac. Zbigniew Priebe

Andrzej Sajnaga

„Diamentowy” ojciec chrzestny barki „Irena”

Droga dobrego biznesmena jest drogą twórczości. A twórczość jest daniem z siebie, wszystkiego, co najlepsze – tak jest dewiza Andrzeja Sajnagi, twórcy firmy „Asmet”. Rozszyfrowanie jej akronimu ASMET nie jest trudne: A-jak Andrzej, S-jak Sajnaga, Met-jak metal. Andrzej Sajnaga, Prezes Zarządu firmy ASMET, jest członkiem zwyczajnym Akademii Inżynierskiej, w 2004 roku uhonorowanym tytułem „Złotego Inżyniera”, a w 2014 „diamentowego”, najwyższym honorowym wyróżnieniem „Przeglądu Technicznego” Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT, laureatem też wielu innych prestiżowych wyróżnień w kręgu polskich przedsiębiorców.



Andrzej Sajnaga na barce „Irena” w dniu jej chrztu

Jest postacią znaną i popularną w środowisku biznesowym, wśród przedsiębiorców, menedżerów, ale także uczonych, inżynierów i, oczywiście, wśród klientów swojego przedsiębiorstwa, jednego z największych w Polsce, oferującego kompleksową obsługę w zakresie dostaw elementów złącznych do budowy maszyn i urządzeń, dla budownictwa, energetyki, petrochemii, motoryzacji.

Andrzej Sajnaga kojarzony jest przede wszystkim z umiejętnością skutecznego prowadzenia biznesu przy równoczesnym zachowaniu w swej działalności niezmiennych, najwyższych standardów etycznych. W jego pracy znajdujemy autentyczne dowody ludzkiej serdeczności, uczynności, przyjaźni po prostu. W jego

życiu wagi odgrywają nie werbalne deklaracje, ale realne fakty.

Gdy w 1986 roku wkroczył na drogę biznesu dysponował dwoma silnymi atutami: dyplomem studiów inżynierskich (absolwent Wydziału Technologicznego Politechniki Warszawskiej) oraz długoletnim doświadczeniem zawodowym, jakie zdobył pełniąc różne stanowiska kierownicze w Zakładach Metalowych „Ursus” (m.in. kierując odlewnią zatrudniając wówczas ponad 1000 osób). Problemem był kapitał. Andrzej Sajnaga miał wówczas w kieszeni jedynie 140 dolarów.

Rozpoczął skromnie, od rzemiosła w ramach spółdzielni DOMET, by bardzo szybko usamodzielnиться. Branża metalowa była ta, w której ASMET usiłował

znale dla siebie nisze. W obszarze tym inżynier Andrzej Sajnaga mógł wykorzystać twórczo swoje umiejętności, a z dziedziny obróbki plastycznej materiałów. Z początku działalność polegała na zakupie odkuwek, walcowaniu gwintu i sprzedaży gotowych wyrobów, czyli rur. Wkrótce powstał sklep, hurtownia, sieć sklepów, odlewnia, galwanizernia w końcu fabryka rur. Firma otworzyła się na rynki zagraniczne, zarówno na Wschodzie jak i na Zachodzie Europy, gdzie ASMET nawiązała współpracę z firmą August Friedberg GmbH, stając się jej wyłącznym przedstawicielem na Polskę. Mały warsztat produkujący rurki przerodził się w grupę przedsiębiorstw, w skład której wchodzi dzisiaj: Asmet Artykuły Metalowe Andrzej Sajnaga, Asmet SA oraz Fabryka Rur Bispol SA. Ta grupa zatrudnia dzisiaj kilkuset pracowników, o najwyższych w branży kwalifikacjach, zapewniającą ponad tysiąc osób.

Uródeł sukcesu Andrzeja Sajnagi legły nie tylko pomysły i odwaga jego zrealizowania. Niezwykle była kompetencja, wytrwałość, solidność, odpowiedzialność, prawość, zaufanie i uczciwość. To elementy decydujące o miejscu firmy na europejskich rynkach, podobnie jak kapitał ludzki, a ten Andrzej Sajnaga ceni sobie najwyżej.

Andrzej Sajnaga to przedsiębiorca wyjątkowy z kart powieści Juliusza Verne. Bohater pracy organicznej, pracy u podstaw, pielęgnowający najlepsze tradycje polskiego pozytywizmu. Jego uczciwość dla człowieka i model pracy, przedsiębiorstwa i biznesu jest mocno osadzony w wiecie idei, etyki i najwyższych wartości naszej kultury.

Nic dziwnego, że stanął w rzędzie mecenasów Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, w rzędzie tych wszyst-



Andrzej Sajnaga wręcza „złoty śrub” S. Januszewskiemu

kich, którzy pokonywali wciąż stojące przed Polską bariery wzrostu, w tym również, która wie się z poziomem kultury technicznej społeczeństwa, z potrzeb wychowania „dla przedsiębiorczości”, a na tej drodze czerpać musimy ze wszystkich rezerw, pielęgnować tradycję, kulturę, odwoływać się do istotnych elementów dziedzictwa, chronić zabytki – pomniki naszej polskiej to samo ci, kształcić młodzież, podnosić, że zabytek techniki może być w dziedzinie sztuki humanizacji ale i politechnizacji młodzieży, prowadzi ku przyszłości.

18 marca 2016 stanął u burty „Ireny”, wraz z Danusiem Fara. Matka i ojciec chrestny. Jak i różni wyciorysy, ale i wspólne w warstwie służy. Akt chrztu „Ireny” skazał Andrzeja Sajnagę na bytowanie z Odrą. Narodził się raz jeszcze – na barce, tak jak Danusia – „dziecko Odry”.

Oprac. Stanisław Januszewski

Witold Samuel

Główny nawigator eglugi na Odrze

W egludze na Odrze swego rodzaju znaną i szanowaną postacią był Antoni Kocikowski – główny nawigator. Mało kto dostrzega jego następcę – Witolda Samuela, który dla eglugi Odrza skieję eglugi ról dowodzą również wiele uczynił.

I pomylony, że Witek do eglugi trafił przez przypadek. Siedząc za swym biurkiem urzędniczym w Powiatowej Radzie Narodowej przeczytał podczas wiadania w gazecie, że egluga na Odrze we Wrocławiu ogłasza nabór do państwowej szkoły technicznej (PST). Decyzja była natychmiastowa – napisał pod wskazany adres, otrzymał zaproszenie, przyjechał do Wrocławia i po kilkunastominutowej rozmowie został pracownikiem w 1960 r. Przy naborze musiały być spełnione trzy warunki: rednie wykształcenie, odbyta służba wojskowa i nienaganny stan zdrowia. PST była szkołą o dobrym i skutecznym systemie kształcenia. Nauka trwała 4 semestry i w

tym czasie uczniowie odbywali sześciomiesięczne praktyki na statkach w ciągu roku.

Był to okres, kiedy egluga na Odrze przeżywała największy rozkwit. Kolejno, w poszczególnych latach do eksploatacji wchodziły nowe typy jednostek pływających: 1959 – BM-500, 1959 – statek pasażerski Goplana, 1962 – pchacz TUR, 1965 – pchacz BIZON. Ze stoczni schodziło około 40 jednostek rocznie, a rekord wynosił nawet 80 jednostek (w tym barki pchane). W związku z tak wielkim przyrostem floty egluga odczuwała dotkliwy brak wykwalifikowanych załóg pływających.

W czasie odbytych praktyk Witek Samuel pływał m.in. na H/P Mestwin, bliźniaczym statku naszego Nadbora. Jako kapitan pływał głównie na BM-500, a BM-106 odbierał prosto ze stoczni.

Nie dziwi więc, że kwalifikacje oraz zdobyta praktyka spowodowały skierowanie go do pracy w dziale głównego nawigatora. Tu czekała cię ka harówka. Wraz z przybywaniem jednostek pływających rosła ilość poważnych awarii. Statki obejmowali kapitanowie o krótkiej praktyce, a starym kapitanom z holowników trudno przychodziło przystosowanie się do prowadzenia zestawów pchanych o długości 100 m. Bywało, że w ciągu roku zdarzało się nawet 300 poważnych awarii. Należało więc rozwiąć problem szkolenia, a przede wszystkim udzielania pomocy statkom, wydobywania zatopionych jednostek i holowanie ich do stoczni oraz wiele innych spraw, jakie powstawały w ciągu eksploatacji. Tymi zagadnieniami zajmował się dział głównego nawigatora.

W tym dziale więc narodziła się idea stworzenia ekipy ratowniczej. Działania w tym kierunku napotykały wiele przeszkód – nawet nazwa ratownictwo nie została zaakceptowana przez ministerstwo. Wreszcie po długich staraniach decyzją dyrektora Zjednoczenia Żegluga Ródłdowej i Stoczni Rzecznych w roku 1972 powołane Pogotowie Ratunkowo-Awaryjne.

Organizację pogotowia i pierwszym jego szefem został Witold Samuel. W pogotowiu utworzona zostaje grupa nurków, tak niezbędnych w ratownictwie statków. Wystarczy podać jeden przykład – do tego czasu wplatanie się liny w rub napędów wymagało slipowania. Nurkowie usuwali linę na miejscu wypadku w krótkim czasie. Początki pogotowia były jednak trudne. Zespół do wiadczonej kapitanów i mechaników wypracowywał metody podnoszenia wraków statków różnych typów.

Stało się oczywiste, że uprzednie wydobywanie ładunku przed podniesieniem wraku przedłużyło niezmierznie czas całej operacji. W trakcie robót rodziła się więc idea budowy jednostki specjalistycznej usprawniającej proces podnoszenia wraków. Spotkało się to z uznaniem dyrekcji. Powołany został specjalny zespół, który pod

kierownictwem Witka wypracował założenia techniczne projektu barki wydobywczej statków – BWS-1000. Projekt techniczny wykonany został w Navicentrum, a budowy podjęła się stocznia Odra we Wrocławiu. Był to ponton o długości 45,0 m, szerokości 9,0 m i wysokością w burcie 3,5 m. Wyposażony on został w skomplikowany system balastowania kadłuba. Ponadto na obu końcach zainstalowano siłowniki hydrauliczne o sile 80 ton każdy. Istota rzeczy była bardzo prosta. Dwa BWS podstawiano nad zatopioną jednostką, napełniano zbiorniki balastowe, a nurkowie pod wrakiem przecięli liny. Wypompowując wodę balastową podnoszono z dna jednostkę na poziom zwierciadła wody. Wszystkie podniesienie wykonywały siłowniki hydrauliczne. System ten zapewniał obecnie podniesienie największych jednostek z ładunkiem, jakie pływają na polskich wodach ródłdowych.

Lata 70. to również powstawanie regularnej linii przejazdowej Szczecin – winoujcie. Barka załadowana w gólem w Gliwicach dochodziła do nowopowstałego terminalu w gólego w winoujciu. Przejęcie przez Zalew Szczeciński przez statki ródłdowe stwarzało wiele problemów na styku żegluga na Odrze – Szczeciński Urząd Morski.

Zaczynało się od zagadnień prawnych, uprawnień, wyposażenia nawigacyjnego i ratunkowego, ustalenia granicznych warunków hydrologiczno-meteorologicznych, a kończyło na drobnych, ale istotnych szczegółach. W działaniach nad ich rozwiązaniem Witek Samuel wykazał swą nadzwyczajną nieustępliwość, która doprowadziła do wypracowania efektywnego kompromisu. Jednak pomiędzy zakończenie nastąpiło wówczas, gdy wraz z innymi specjalistami przeferosował budowę pchacza zalewowego Nosoro ec.

Upowszechnienie pchania jako systemu w żegludze na Odrze to duże osiągnięcie Głównego Nawigatora. Właściwe kierowanie zespołem kapitanów do spraw szkoleniowych pozwoliło na odpowiednie przystosowywanie się młodych załóg pływających do opanowania sztuki prowadzenia zestawów długości 114 m. Dlatego Witold Samuel jako główny nawigator zajął szczególne miejsce w historii żegluga odrzańskiej.

Oprac. kpt. żegl. ródł. Marian Kosicki

Wilhelm Słowik

W „Odrze czasu Nadbora” przywoływali my opowieści Wilhelma odnoszące do jego wojennych losów. Jedni słyszeli, że wojnę przeżył służąc w niemieckiej marynarce handlowej, inni z kolei, powoływali się na jego gawędy o walkach pod Stalingradem, o niewoli sowieckiej, ucieczce, o powrocie na Łódź, o czekaniu na koniec wojny. Ile w tym było prawdy, niesposób było dociec.

Teraz wiemy o kpt. Wilhelmie Słowiku więcej. Z Niemiec odezwała się Izabela Wodecki, wnuczka Franciszka (po wojnie już nie Wilhelma, ale tak go przyjaciele do końca nazywali). Z archiwum własnego i swej matki Mathilde Bamba, córki Kapitana, wydobyła garść fotografii i dokumentów o nim mówiących.



Kapitan Wilhelm Słowik Legitymacja słubowa nO z 14 kwietnia 11949

Urodził się 2 czerwca 1910 r. we wsi Malnie (Malnia) położonej na prawym brzegu Odry w pow. Gogolin, zmarł 4 czerwca 1972 r., spoczął na wrocławskim cmentarzu osobowickim. Pływanie po rzekach rozpoczął już w wieku 15 lat, jak to było w zwyczaju lokalnych rodaków. Od chłopca pokładowego, marynarza, sternika po szyprowa przechodził szczeble marynarskiej kariery. Pływał po Odrze, Warcie, Noteci i Wiśle. Wojną spędził na odrzowskiej barce, w 1944 przybył do Gliwic. W Choruli doczekał końca wojny, ale szybko znalazł się na antypodach Związku Radzieckiego. Z łagru powrócił po trzech latach. Od 1947 roku, do lipca 1971, czasu przejścia na emeryturę, pracował w egłudzie na Odrze. W pamięci wielu zapisał się jako fachowiec wysokiej klasy, koleżeński, cieszący się zaufaniem współpracowników i przełożonych. Odznaczono go Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Srebrnym Krzyżem Zasługi, Odznaką Tysiąclecia Państwa Polskiego, dyplomem honorowym za 40-letnią pracę w jednym zawodzie.

Po wojnie rozpoczął pracę na barce „Oka”, wielokrotnie pokonując trasę Kołobrzec – Szczecin, najpierw jako sternik. Już 1 marca 1948 uzyskał patent szyprowa barki odrzowskiej, a cieszył się nim już na długo przed wojną. W 1949 roku, po uzyskaniu 4 lipca patentu kapitana egługi odrzowskiej, wyruszył do Holandii. Z tego czasu pochodzi jego legitymacja słubowa wystawiona 14 kwietnia 1949 przez Państwową Egługę na Odrze, w której imię Wilhelm przekreślono, podpisując Franciszek. Z Rotterdamu powrócił na „duym holendrze”, na „Swarogę”, który do Wrocławia, wraz z „Da bohem” przybył 28 sierpnia. Po „Swarogę” dowodził innym „duym holendrem” – „Tryglawem”. Z początkiem lat 50. już jako kapitan egługi różnił dowodzenie I klasy, prowadził największe odrzowskie tylnokołowce „1 sk” i „Dolny 1 sk”. Do 1960 r. pływał na nich i na „cinawie” z on Mart (kucharzem załogi) i z córką Matyldą, która już jako dziecko potrafiła wprowadzić do portu i statek i barkę. Ostatnim jego statkiem był mały holownik portowy „Perkoz”.

Oprac. Stanisław Januszewski

Tadeusz Sobiegraj

Urodziłem się, bo nie miałem innego wyjścia (to nie ja wymyśliłem). Była zimna, grudniowa noc 1945 roku, historyczna kraina niemieckiego Palatynatu, miasteczko Landstuhl. Mama przebywała tam od 1942 r. na przymusowych robotach, ojciec od 1939 r. w obozie jenieckim. Jak zostałem początkowo byli już tam Amerykanie. Mama w marcu 1947 r. nie mając kontaktu z ojcem, wróciła ze mną do rodziny na wieś w kieleckie.

Wychowywałem się tam do 10-tego roku życia. Przepiękna okolica, wspaniałe dzieciństwo. Teren nizinny z niewielkimi pagórkami, rzeka, las, woda. W tej niedużej rzece, nazwali my ją Północna bo wpada do Wschodniej, nauczyłem się pływać i dopiero później uświadomiłem sobie, że już wtedy nauczyłem się też rozpoznawać na wodzie gdzie jest głaz, płycizna, przemiał. Wtedy jeszcze nie myślałem, że zostanę marynarzem słodkich wód. Wróćmy do miasteczka - dalem.

Po powrocie z rodzicami w Szydłowie (6 km w jedną stronę) zbierałem dzieci i wygłaszałem kazania ze słupka w płocie. Niestety, na to powołanie nie zostałem, już od tej klasy podobały mi się dziewczyny i lubiłem ich towarzystwo.

Kielce, tu ukończyłem edukację podstawową i zacząłem uczęszczać do technikum mechanicznego. Był to buntowniczy okres mojego życia. W szkole na pierwszy okres (było ich wtedy cztery) miałem obniżony stopień ze sprawowania i dwóch z geografii. Stopień obniżono



Kapitanowie Jan Muzyka, Wojciech Kato i Tadeusz Sobiegraj

mnie i mojemu koledze niesłusznie, bo który z nauczycieli widział jakoby, e wywalili my kosz ze mieciami w wej ciu na wiadukt przy dworcu. Ani ja, ani kolega w takim zdarzeniu nie brali my udziału.

Nikt si nas jednak o zdanie na ten temat nie pytał, a o fakcie dowiedzieli my si dopiero po obni eniu stopni. A dwójka z geografii nie znaczyła, e nie lubiłem przedmiot, bo cz sto po mapie podró owałem palcem. Brat nauczyciela prowadził fotoplastykon i po ka dej zmianie fotogramów geograficznych musieli my tam chodzi . Wst p kosztował 1 zł, a potwierdzeniem była piecz tka w zeszytcie. Za te pieni dze były wtedy 3 bułki, poranek w kinie, lody i wiele innych przyjemno ci, które ja bardziej wolałem. Piecz tek w zeszytcie nie było, a nauczycielowi nie chodziło o sprawdzenie posiadanej przeze mnie wiedzy. Stwierdziłem, e do takiej szkoły nie b d chodził. Doci gn łem jeszcze do półroczka. Odwiedził nas kuzyn Witek Sobiegraj, syn brata mojej mamy. Pływał ju wtedy za kapitana na holerdrach. Opowiedział mi o zawodzie, o szkole. Zaimponował mi mundur marynarski, mamie – internat, stypendium i niskie opłaty. W domu si nie przelewało.

W czerwcu 1960 r. przyjechałem do Wrocławia. Spotkałem Witka. Zaprowadził mnie do szkoły: Technikum eglugi ródl dowej i Gospodarki Wodnej. Tak nazw wtedy nosiła nasza szkoła. Tłumy ludzi na korytarzu. Miało by przyj tych 240 uczniów, ale ch tnych było znacznie wi cej. Egzaminy w dwóch turach. Matematyka, j zyk polski, geografia i co tam jeszcze. Chyba z pi przedmiotów i jeszcze testy psychotechniczne. Z dwóch pierwszych pisemne, inne przedmioty zdawali my ustnie. Zdawałem w pierwszej turze, na wyniki trzeba było czeka , do zako czenia drugiej tury. Wko -cu – hurra! Jestem na li cie przyj tych. Cieszymy si ra-

zem z wcze niej poznanym koleg z lubelskiego Jasiem Przygod . Znale li my si pó niej w jednej klasie In i w jednym pokoju w internacie.

Wychowawczyni była przesympatyczna Zosia Wieszczewska. Ona naprawd nas lubiła. Uczyła nas te j zyka polskiego. Pracowała w szkole do naszej matury, potem odeszła do Technikum Chemicznego. O czasach szkolnych du o by pisa . Był to dla nas przepi kny okres.

ycie szkolne, internatowe, praktyki na statkach szkolnych. Ja byłem dwukrotnie na starym „Westerku” z kpt. Romanem Radziałowskim. Potrafił nam uatrakcyjni czas na statku. Na indywidualnej praktyce pływałem na Wi le. Ta rzeka bardziej mnie poci gała ni Odra. W egludze Warszawskiej dostałem skierowanie na SP „Marzanna”. Pływałem na trasie Puławy – Kazimierz, a raz wypu cili my si w stron Sandomierza, nie mogli my jednak pokona przemiału w Józefowie i trzeba było zawrócić .

Ta praktyka wpisała si w mój yciorys na stałe bo spałem na „Annie”, pływałem na „Marzannie” i poznałem Mariann . „Anna” to taki bocznokołowiec, który pełnił rol przystani w Puławach i były tam te miejsca noclegowe. „Marzanna” to statek pasa erski typu „Syrena”, do dzisiaj pływa jeszcze w Kazimierzu. A Marianna – no wła nie, w ród przebywaj cej w plenerze grupy przepi knych dziewcz t z Liceum Sztuk Plastycznych z Nał czowa wyłowilem jedn , dla mnie najładniejsz i ona do dzisiaj jest moją on . Jak o tym nie wspomnie ?

Wisła niemal, e dzika, przez co romantyczna, z przepi knie urozmaiconymi brzegami. Ale to rzeka, która przegrała z realiami ycia. Wybrałem Odr i eglug na Odrze, gdzie przyszło wyra niej si rysowała. A do

tego jeszcze koneksje rodzinne. Pływali ju w tym czasie Witek, Kazik i Józek Sobiegraj. A wszystko zaczęło się od naszego wujka Jana Sobiegraja. O naszym klanie w nOaby nie zanudzi , mo e innym razem. Pod koniec czerwca 1965 zgłosiłem się w kadrach PP eglugi na Odrze. Otrzymałem skierowanie na badania lekarskie. Konieczne trzeba było wyrobi wiadectwo zdrowia. Bieganie po specjalistach trwało kilka dni, nie było jeszcze przychodni na miejscu. Z uzyskanym wiadectwem zdrowia zgłosiłem się ponownie w kadrach. Przyj ła mnie pani Nela Kucharzak. Widocznie Miecio Matuszewski był na urlopie, bo to on ju wtedy prowadził obsady. Byli my razem z koleg z klasy Józkiem W glarzem. Pani Nela wr czyła nam skierowanie na barki bez nap du. Józek przyj ł, ja nie. Stwierdziłem, e nie po to uczyłem się pi lat, aby teraz nosi obr czk na tyłku. Na barkach nie było ubikacji, potrzeb załatwiało się do wiaderka. Musiałem poczeka na inny obiekt. Chciałem do kogo z rodziny. Niestety nie było to mo liwe. Witek z Kazikiem na BM-5015 pływali za granic , Józek jako sternik na HP „ywija”, załoga w komplecie, miejsca ju dla mnie nie było.

Trafiło się, e z w glem do winouj cia płyn ła BM-5106 i tam trafiłem za asystenta. Załoga bardzo sympatyczna, koledzy po PST z 1962 r. Witek Samuel – kapitan, Adam Lachtera – bosman i Bolesław Ostrowski – mechanik. Szczególnie od tego ostatniego pobrałem solidne nauki w podrywaniu dziewczyn na pla y w winouj ciu. Opró nił mi te barek i ponalewał do butelek herbaty, któr nie wiadomie pocz stowałem swoich go ci. Nie powiem jak się czułem. Zrobiłem z nimi tylko jeden rejs, bo po powrocie z apatykami do Wrocławia, załadowali my w giel do Niemiec i ja musiałem zej . Tych przed wojskiem za granic zachodni nie puszczano. Kolejna BM-5107 płyn ła z w glem z Ko ła do winouj cia z bark bez nap du na holu. Kapitanem był Jurek Jerzewski, mechanikiem Józek Omelan i ja za bosmana.

Oj nasłuchiwałem się narzeka . Mniej ze strony kapitana, wi cej utyskiwał mechanik. A to, e sterowa nie potrafi , e w nie tak uło ony, klepki na polerach le wymienione. Dostałem trochę szkoty. Po dopłyni ciu do Wrocławia znowu musiałem zmienić obiekt, bo ładowali zagranic i przyszedł inny bosman. Na kolejny statek HM „Władysław” zamustrowałem na dłu ej. Do ko ca 1965 r. Potem holownik poszedł na klas . Miło wspominać ten czas, poznałem wiele miejscowoci nadodrza skich i sympatyczne załogi z barek. Pływaliśmy z Wrocławia do Szczecina i z powrotem. W dół holowali my cztery, pi barek, w gór – dwie, trzy. Zale ła od ich wielkoci i zanurzenia. Pracowali my po 12 godzin, od 6 do 18. Po zrzuceniu holu dopływaliśmy my Władysławem do brzegu i zwiedzaliśmy miejscowoci nad Odr , a przewa nie sklepy.

Musz tu wymieni skład załogi: Bolek Sikora – kapitan, Zbyszek Bo ym – mechanik i ja. Jeden rejs utkwił mi w pamięci. W drugiej połowie listopada płyn łyśmy z barkami w dół. Na noc zakotwiczyliśmy w rejonie Widuchowej (odprawa).

Robiło się chłodno, nic jednak nie wskazywało, e nagle przyjdzie zima. W nocy silna wichura i nie yca, a rano patrzymy – Odra zamarznięta, barki poprzestawiało. Trochę trwało nim połamaliśmy lód i wydobyliśmy hol. Sporo zestawów pchanych i barek utknęło w lodzie przed Hohensaaten. Z pomocą pospieszyły niemieckie lodołamacze i nasza flota przez luzy w Hohensaaten, kanałem i Odr Zachodni mogły płyn do Szczecina. Powiew zimy wstrzymał eglug na Odrze do połowy grudnia.

Wiosn zamustrowałem na Tura 19. Kapitan Władek Kaczorowski, mechanik Heniek Domagalski, sternik Alfred Greinert i ja za bosmana. Tu ju nie było zatrzymywania się na trasie. Pływaliśmy na okr gło. Wychodziło nieraz ponad 600 godzin pracy w miesiącu. Zarobki te były odpowiednie, moja mama zarabiała wtedy 800 zł, a ja 3000 zł. W maju musieliśmy całą załogę przejąć na innego pchacza. Stało się to w wyniku poru. W trakcie rejsu w dół rzeki przed Malczycami zapalił nam się sufit w kuchni. Po ar ugasiłmy, ale pchacz nie nadawał się ju do pływania i skierowano go na remont.

Był to ju trzeci przypadek poru na Turach. Na podstawie naszego wypadku wyra nie widać było, e od płyty kuchennej nagrzewał się sufit i stamtąd rozprzestrzeniał się ogień. Od tego czasu na Turach montowano na suficie blach i czujnik. Pó niej porów tego typu ju nie było. Nasza załoga pojechała do Tczewa po odbiór nowego pchacza Tur-21. Pływałem na nim do lata 1967 r. Awansowałem na sternika, bo odszedł od nas Alfred, a za bosmana przyszedł Czesiek Bloch.

W styczniu 1967 r. uczestniczyłem w kursie zalewowym i otrzymałem uprawnienia na Zalew Szczeciński, a w marcu posiadając już odpowiedni okres pływania, po zdaniu egzaminu, otrzymałem stopień porucznika eglugi ródłdowej. egluga rozwijała się wtedy całą par . Na stocznicach powstawało wiele nowych jednostek: we wrocławskich stocznicach i w Ko łu – BM-ki, w Płocku – BM-ki i pchacze Bizon, w Tczewie – Tury. Do Tczewa włą nie w sierpniu pojechałem po odbiór pchacza Tur-46 ju jako kapitan. Załoga młoda po technikum: Zenek Bogumił – mechanik, Piotrek Kremko – sternik, Kaziu Małek – bosman. Długo by opisywać nasze rejsy, szczególnie te pierwsze. Były i wesole, i trudne chwile. Oraliliśmy Odr od Gliwic do Szczecina i z powrotem ile się dało. W moim przypadku nie trwało to długo, bo do czerwca 1968 r. Przechodziłem okresowe badania lekarskie i nasza lekarz zakładowa Zenona Rejman stwierdziła, e moja wada wzroku

(krótkowzroczo – 1,5d) nie mie ci si wokre lonych przepisami granicach i nie otrzymałem wiadectwa zdrowia. Musiałem si przekwalifikowa .

Był to pierwszy raz, kiedy my lałem o rozstaniu si z nO. Wtedy nie było trudno o prac , w gr wchodziło tylko wynagrodzenie. Na stanowiskach jakiego tam referenta czy inspektora w ró nych firmach proponowano mi 1200 – 1400 zł, bior c pod uwag zarobki w załogach wydawało mi si troch za mało. Przypadkowa rozmowa z kierownikiem działu BHP Marianem Wasilewskim i za 1600 zł miesi cznie zostaj bhp-owcem w Ko lu. W budynku biurowym na poddaszu od strony I-go basenu portowego miałem biuro, a z drugiej strony na poddaszu noclegowni . Stało tam 6 łó ek.

Mieszkali my w trójk : Jan Wilczek (ceniony, starszy pan, specjalista od remontów floty), Leon Małkiewicz (absolwent T , dyspozytor Ruchu) i ja. Pozostałe łó ka zajmowane były w zale no ci od potrzeb. Kierownikiem Wydziału Floty Ko le był wtedy Rajmund Toby, a w ród pracowników wielu kolegów ze szkoły: Edek Jakubiec – obsadowiec, w technice: Marian Kałua, Andrzej Jadwiszczak, dyspozytor Leon Małkiewicz i inni. Tworzyli my zgran grup ZMS-owsk , która z du ym powodzeniem organizowała imprezy w portowej wietlicy.

W Ko lu sp dziłem pół roku. Moja „przyszła” pracowała i mieszkała we Wrocławiu. Nie bardzo chciała przenie si do Ko la. Ja musiałem wróci do Wrocławia. Znalazło si miejsce w dziale zaopatrzenia. Kierował nim Zbigniew Wyjatek, bardzo dobry, serdeczny i uczynny człowiek. Niedługo zagrzałem tam miejsca, bo dopadło mnie wojsko. Jako pracownik biurowy nie dostałem odroczenia i w dwa tygodnie po lubie, 22 kwietnia 1969 r. na dwa lata poszedłem w „kamasze”.

Na szcz cie słu b pełniłem we Wrocławiu i mogłem na cz stych przepustkach spotyka si z on . Owocem tego były w połowie słu by narodziny córki. Po wojsku trafiłem na wolny etat w dziale BHP. Po starej znajomości u Mariana Wasilewskiego. Prowadzone było wtedy post powanie powypadkowe tragicznego zatoni cia motorówki na Odrze pod mostem Pozna skim, gdzie zgin ło 6 osób, w tym dawny kapitan statku szkolnego „Westerplatte” Roman Radziałowski.

W dziale BHP pracowali: Stanisław Kazimierczak we Wrocławiu, Jan Taut w WF Ko le i Leszek Klepi ski w Zakładzie Portów Gliwice. Bardzo zgrany zespół, pomagali mi sobie nawzajem, bo i wypadków było wtedy sporo. Przybywało floty, ładunków, porty pracowały na trzy zmiany. P.P. egluga na Odrze rosła w sił , było nas 3,5 tysi ca pracowników.

Miałem zawsze skłonno ci do społecznikowskiego działania, dlatego znalazłem si w składzie Zarz du Zakładowego ZMS. Przewodnicz ym był Mietek Goniowski. Organizowali my w firmie ró nego rodzaju

imprezy, wycieczki, zabawy. Pr nie działał klub fotograficzny, klub pletwonurków, mieli my zakładów dru yn piłkarsk . W tych czasach zakład nie tylko stwarzał warunki do pracy, ale równie pomagał w organizowaniu wypoczynku po pracy. Ja w tak działałno lubiłem si anga owa . Koledzy to docenili, bo kiedy Mietek odszedł do innej pracy, mnie wybrano na przewodnicz ego ZZ ZMS. Przez rok etatowo prowadziłem działaln organizacji. Przy Ministerstwie eglugi powstał pomysł utworzenia Komisji Młodzie owej. Szefem Ministerstwa był Jerzy Szopa, a nazwiska pomysłodawcy ju nie pami tam. Mnie przypadła funkcja przewodnicz ego Komisji eglugi ródl dowej, siedzib miałem w Zjednoczeniu eglugi na ul. Oficerskiej. Zało eniem Komisji była pomoc młodym ludziom w adaptacji zawodowej, pozyskiwaniu mieszka , we wdra aniu wniosków racjonalizatorskich.

Je dziłem po przedsi biorstwach eglugowych, stoczniach, portach, zbierałem dane, pisałem wnioski do dyrekcji zakładów i ministerstwa. Po roku takiej działaln ci, nie widz c efektów, zło yłem rezygnacj i chyba na tym działaln tej Komisji si zako czyła, bo nie miałem komu przekaza dokumentacji.

Wróciłem do nO, bo byłem nadal jej pracownikiem, tylko czasowo oddelegowanym do innej pracy. Zatrudniony zostałem w kadrach jako referent do spraw szkolenia zawodowego. Przez dwa lata tym si zajmowałem. Najpierw we dwóch ze Zdzichem Je em, a kiedy on odszedł, do zespołu doł czyły panie Hanka Kuchcianka i Ala Cwali ska. W okresie przerwy nawigacyjnej organizowano wiele kursów: na wszystkie stopnie marynarskie, zalewowe, kanałowe na zachód, bhp-owskie. Programy były takie, e kurs na porucznika trwał dwa miesi ce. Na brak zaj nie mogłem narzeka .

W mi dzyczasie podj łem studia na Akademii Ekonomicznej (dzisiaj Uniwersytet) na wydziale ekonomiki przedsi biorstw. W 1977 r. ko czyłem studia i miałem zmieni prac . W lipcu wykorzystywałem urlop, a od sierpnia przechodziłem do innego zakładu. Pod koniec urlopu zachorowałem na óltaczk , znalazłem si w szpitalu i musiałem cofn wypowiedzenie. Zostałem w nO do emerytury.

Po zako czeniu kuracji wróciłem do firmy. Pierwszy sekretarz Komitetu Zakładowego PZPR Antoni Nied wiecki zaproponował mi stanowisko redaktora naczelnego gazety zakładowej „ eglarz Odrza ski”. Byłem ju wcze niej w kolegium redakcyjnym gazety, artykuły te potrafiłem pisa , a przy tym odpowiednie wynagrodzenie na tym stanowisku nie pozostało bez wpływu na moj zgod . Przez cztery lata redagowałem „Zeglarza”. Miałem dobry zespół pracowników: Bogusława Kali ska, Jerzy Sydow, czasem Marek Krupski pomagał zbiera materiały. Nad kształtem gazety czuwało te kolegium redakcyjne: Mieczysława Horak,

Miroslaw Horo , Leonard Grub, Wladyslaw Kaczorowski. Nasza gazeta do dobrze oceniana byla przez czytelnikow, a tak e przez wzladze partyjne, nawet na szczelbu centralnym.

Bo oczywiste bylo, e oprócz problematyki zakładowej musieli my na łamach gazety uprawia propagand . Nie mogło by te inaczej, bo ja w tym czasie pełniłem równie funkcj sekretarza ds. propagandy KZ PZPR. Trwało to do stanu wojennego. wi teczno-noworoczny numer gazety 1981 r. ju si nie ukazał. Ja wyleczony zostałem z marksistowskiej ideologii, oddałem legitymacj partyjn i zło yłem podanie o przeniesienie do załóg pływaj cych. Przez 15 kolejnych lat pływałem na BM-kach i pchaczach przewo c głównie w giel i piach po Odrze i na Zachód. Najdalej byłem w Hanowerze.

Przez rok pływałem na Łabie w rejonie Melnik – Litomierzyce na Bizonie firmy „SPELWAR” z Gda ska, która prowadziła w Czechosłowacji budowy hydrotechniczne. Po powrocie do kraju trafiłem na Bizona -53 w relacji kruszywowej Bielinek – Berlin. Odpowiadał mi tu zmianowy system pływania: 15 dni na statku, 15 dni w domu. Niestety, wszystko co dobre trwa krótko. Zmniejszyło si zapotrzebowanie na kruszywo i zmieniony został system pracy. Było nas w załodze czterech i co rejs jeden wysiadał na wolne do domu. Pływałem do ko ca 1995 r. Bizon poszedł na klas , a ja zaczępiłem si do obsługi bazy Osobowice. Zapomniałem doda , e nie pracowałem ju w PP „ egluga na Odrze” a w „ODRATRANS” S.A. Nazw firmy zmieniono ju wczesniej, ale ja dopiero teraz zwróciłem na to uwag . Ju wtedy zacz łem si obawia czy firma przetrwa do mojej emerytury.

Zrywanie z tradycj nie wró y dobrej przyszło ci. Sko czyły si wła nie przewozy długotrasowe na Odrze. Od Brzegu Dolnego brakowało wody, a budowa stopnia Malczyce limaczy si do dzisiaj.

Na pocz tku 1996 r. po długiej chorobie zmarł nasz kolega Andrzej Orczyk. Pracował na stanowisku bhp-owca w „Odratrans”. Kierownik działu technicznego Andrzej Folcik zaproponował mi wakuj ce stanowisko.

Za namow rodziny, która chciała mnie mie w domu zdecydowałem si powróci do biura. I tak przez kolejne 10 lat zaj łem si prac , któr chyba najlepiej lubiłem. Staralem si jak najmniej szkodzi pracownikom, a wi cej pomaga . Nie anga owałem si ju w adne działania społeczne.

O przepraszam, jeszcze raz dałem si namówi i zostałem wybrany do rady nadzorczej w firmie jako przedstawiciel pracowników. Przez trzy lata na posiedzeniach rady czułem si jak na dawnych egzekutywach. Gadania du o, efektów mniej. „Odratrans” jako spółka akcyjna Skarbu Pa stwa przypisana była do Funduszu Inwestycyjnego „Kazimierza Wielkiego”.

Zarz dzanie Funduszem powierzono firmie najpierw z siedzib w Londynie, potem gdzie w Szwajcarii. Był taki okres, e szefow Rady Nadzorczej „Odratrans” była pani Carmen Martinez z Peru. Ja takich kombinacji zrozumie nie potrafiłem, zmieni tego te nie umiałem. Z ulg przyj łem koniec kadencji i wi cej ju nie startowałem. Tak, jak wi kszo pracowników z oburzeniem przyj łem w 2003 r. sprzeda firmy. Za bezcen, ale Polska to dziwny kraj. W ko cu 2005 roku doczekałem si wieku emerytalnego i hucznie, w gronie przyjaciół z pracy odszedłem na, według mnie, zasłu ony odpoczynek.

Krótko jeszcze o mojej rodzinie. on wspomniałem ju wcze niej. Teraz dzieci, jest ich trójka. Najstarsza Marzena – ona chciała by fotografem. Młodsza Agnieszka i syn Paweł koniecznie chcieli do naszego Technikum. Mimo moich miłych wspomnie , serdecznie im tego odradzałem.

Niech tnie, ale posłuchali mnie. Córka wybrała farmację . Syn jednak zwi zał si z wod , jest ratownikiem i pletwonurkiem. Mam trzech wnuków i wnuczk . Oni chyba jeszcze nie doczekaj , aby mo na było po Odrze pływa statkami.

Mam jednak nadziej , e który z prawnuków b dzie prowadził zestawy pchane po Odrze, a mo e ju z Odry na Dunaj?

Kpt. egl. ródl. Tadeusz Sobiegraj

Jerzy Sołowski

Pchacz bizon

W 1975 dostałem odznak przodownika pracy i zaj łem pierwsze miejsce w przewozach. Pływałem na „Bizonie” do 1979 roku i przeszedłem na „BM 5069” i na niej pływałem po kraju, a pó niej na zachód.

BM 5502 1979/80

Zdałem uprawnienia na Ren, nie b d c wcze niej na nim ani razu. A egzamin jest bardzo praktyczny, np. pytania czy na 798 kilometrze jest wjazd i gdzie. czy s na nim linie energetyczne. Na swej BM-ce pływałem na

zachód do Holandii. Wi c ja z t wiedz ksi kow po praz pierwszy poznałem Ren. A nie było na barce nikogo kto mógłby mi pomóc, adnego zmiennika, pomocnika.

Płyn li my w gór Renu podczas mgły. Stały barki holenderskie z radarami. Amy my płyn li.

BELGIQUE
BELGIE
BELGIEN

Rheinschifferpatent
Patente de batelier du Rhin
Rijnschipperspatent

N° 5150

SOŁOWSKI JERZY

ist auf Grund der Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten in der von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt beschlossenen Fassung

est autorisé, conformément au Règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier arrêté par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

is, overeenkomstig het door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgestelde Reglement betreffende het verlenen van patënten voor Rijnschippers

berechtigt zur Führung von Fahrzeugen mit eigener und ohne eigene Triebkraft auf dem Rheine
à conduire des bâtiments à bras et non mûs de moyens mécaniques de propulsion sur le Rhin
gerechtigd tot het besturen van vaartuigen met en zonder eigen beweegkracht op de Rijn

von de Spijkse Veer bis à Duisburg-Ebingen

den 25 september 1961

de DE VOORZITTER,



Beschreibung
Signalement

Geburtsort und -tag 19. november 1945 in Scinawa (PL)
Lieu et date de naissance
Geboorteplaats en -datum

Farbe der Augen braun Größe 1,73 m
Couleur des yeux
Kleur van de ogen
Taille
Lengte

Farbe der Haare dunkel braun
Couleur des cheveux
Kleur van het haar
Bazondere kenmerken
Signes particuliers
Bijzondere kenmerken



Unterschrift des Inhabers
Signature du titulaire / Handtekening van de houder

Il est attesté que ce patent a été signé en sa présence par le titulaire

Le titulaire certifie que cette patente a été signée en sa présence par le titulaire

De Secretaresse

Voir au verso.

Patent re ski kpt. Jerzego Sołowskiego



Perspektywy ODW:

Trudne pytanie... W gł bi duszy jestem jednak optymist , e do yj tych lat, e zobacz znów na Odrze jakie nasze polskie barki. Widz zaangażowanie władz centralnych, je li dojd do tego jeszcze samorz dy to nie b dzie le. Bo na razie u nas na rodkowej odrze powstaj raczej przystanie kajakowe, a eglug kajakow od Ko la do Berlina Europy nie zawojujemy.

Koleja egluga

W latach'60. i 70. szły Odr masy w gla i przewozy towarowe. Prosperowała te kolej. Jedno i drugie znakomicie si mog dopeńnia .

Oprac. Arkadiusz Michaliszyn

Kpt. egl. ródł. Jerzy Sołowski w Nowej Soli, na „Irenie” z rodzin

Leszek Sosnowski

Wi lane inspiracje

Trzech ich było – pozostał jeden. Ka dy z nich upami tnił swój rzek na własny sposób zupełnie odmienn technik , ale ł czył ich jedno – ocali ł od zapomnienia w formie artystycznej to, co na rzece wtedy widzieli, statki, jakie po niej pływały, porty i przystanie, do których statki te zawijały.



Leszek Sosnowski



Wi lany pejza Leszka Sosnowskiego

Odr umiłował sobie zmarły w 2000 roku Władysław Telus, absolwent T z 1957 roku, jego grafiki upi kszwały parter budynku eglugi przy Kleczkowskiej. Gdy Nadbor przybył do awanportu górnego luzy Szczytniki we Wrocławiu niemal e na nim zamieszkał, towarzyszc jego reanimacji. Pomagał w opracowaniu monografii Kanału Elbl skiego i „Odry czasu Nadbora”. Był na statku w przeddzie mierci. Pozostawił nam piecz z Nadborem, statkiem – muzeum. Mocno zapisał si w pamici prof. Stanisława Januszewskiego, z którym współpracował od lat 80. XX w.

Statki na Brdzie uwieczniał zmarły w 2016 roku Jan Tuszy ski, artysta samouk wywodz cy si ze rodowiska szyperskiego, a Wisł i statki wi lane wzi ł na „palet ” Leszek Sosnowski, równie artysta samouk, który od niedawna zacz ł para si malarstwem w technice olejnej.

Maluje zarówno pejza e, kwiaty, a motyw wi lany narodził si zaledwie trzy lata temu, po rednio za przyczyn jego hobby – w dkowania. Wiadomo, ryby jak to ryby, raz bior a raz wcale i tak te podczas takiej „posuchy braniowej” popadł w melancholiczn zadum , ryby nie bior , Wisła pusta taka i milcz ca. Wywołał wtedy z pamici widok wyłaniaj cego si zza wyspy poni ej Płocka pocz tkowo fragmentu dziobu, pó niej komina i reszty sylwetki statku, jakich wiele doskonale pamitaz lat dzieci stwa.

A trzeba powiedzie , e jego dom rodzinny znajdował si w Jordanowie, na lewym brzegu Wisły, powy ej Płocka, niedaleko przystani, a w poblbi u na brzegu wilanej skarpy stała figurka Jana Nepomucena, wi tego

chroni cego osad przed powodzi , w której mieszkał do roku 1975. I tam te łykn ł co nieco bakcyła wi lanego, poniewa ojciec jego po wojnie zatrudniał si jako załogant na wi lanych barkach, pracował w płockiej stoczni i w Rejonie Dróg Wodnych.

Jak ju wspomniałem nieopodal domu rodzinnego była przysta dla statków pasarskich i statki zmierzaj ce do niej były doskonale widoczne z okien domu. Jedyń materialn pamitk tamtych czasów pozostała stoj ca do dzi figurka Jana Nepomucena. Na krótko przed przej cieniem na emerytur zacz ł wyszukiwa i kolekcjonowa karty pocztowe i fotografie z widokami Wisły i statkami w jej tle. Przez ostatnie trzy lata zgromadził ponad 400 fotografii i kart pocztowych, których motywy inspirowały go do malowania, a dodatkowym bod cem był fakt e w ród jego kolegów w profesji temat eglugi wi lanej nie jest zbyt popularny.

Z lat młodzi czych zapami tał jak co wieczór około godziny 19 dobijał do przystani w Jordanowie statek pasarski z Włocławka do Warszawy, a na jego powitanie zbierała si spora grupa mieszkań ców, obserwuj c kto schodzi i wchodzi na jego pokład, co stanowiło miejscow atrakcj .

Jeden z mieszkań ców Jordanowa miał aparat fotograficzny (a był to rzadki przypadek) i fotografował rzek , statki przepływaj ce i dopływaj ce do przystani. Niestety, gdy Leszek z koleg przypomnieli sobie o nim i poprosili o udost pnienie tych zdj okazało si e bezpowrotnie zagin ły podczas porz dkowania strychu. Oczyma wyobra ni wci jeszcze widzi trójk parowców płyn cych w dół rzeki, któr prowadził najwi ksz

„Bałtyk”, za nim podał „Dziękuję” i zamykał kolumnę „wierszowski”, tworząc tym samym niesamowity widok. Pamiętam jak zwracających po tygodniu z Gdańska statków zwyczajowo, koło soboty wieczorem od strony Płocka, z pokładowych głowników, gdy statki były jeszcze niewidoczne, roznosił się po wodzie dźwięk najnowszych przebojów z końca lat 60., a gdy zbliżyły się do Jordanowa to można już było zobaczyć roztańczonych wczasowiczów FWP.

Jakie młodzie Jordanowska zazdrościła im tego „lepszego, wielkiego wiatu”. O wietlone pokłady pulsowały także cyrki parami, a muzyka z głowników niosła się po wodzie już z odległości ponad trzech kilometrów.

To były statki z innego wiatu.

Istniała ta linia Warszawa – Włocławek – Warszawa, której statki dobijały do przystani w Jordanowie – przystani to może za dużo powiedziane, było to pogłębione miejsce przy brzegu, na którym stała tablica z rozkładem jazdy, a obsługiwał ją przystaniowy, którego zadaniem była pomoc przy wydawaniu trupu ze statku, a w nocy wskazywał latarni miejsce do dobiecia statku. I z tych właśnie wspomnień narodziło się przesłanie utrwalenia na płótnie piana przemijającego czasu, piana wlanej parowej floty paserskiej. I niechaj pamiętają go trwając najdłużej.

Oprac. kpt. egl. ródł. Janusz F. fara

Jerzy Standa

To jest ciekawa historia

Dwaj studenci Politechniki Wrocławskiej w roku 1946 dokonali nie lada wyczynu. Przepłynęli kajakiem z Wrocławia do Szczecina, w celu przetarcia szlaku do planowanego spławu dla uczczenia wiatu Morza. Niezwykle tego rejsu polega na tym, że był to spław indywidualny, gdy jeszcze w wielu miejscach administracja armii radzieckiej ustalała warunki prawne. W tym czasie, a do połowy lat 60. XX w. statki egługi profesjonalnej przechodziły ucieliwe odprawy graniczne.

Uczestnicy rejsu: Jerzy Standa – odszedł na emeryturę jako profesor na Wydziale Mechanicznym P.Wr.

Stefan Cibor-Rylski – odszedł na emeryturę jako dyrektor Dolnośląskiego Centrum Diagnostyki Medycznej DOLMED we Wrocławiu.

Nie przedstawiamy dokumenty związane z tym rejsiem. [Odpis z maszynopisu:]

Trasa spływu Odra z Wrocławia do Szczecina

1. Dzień: Wyplyniecie z przystani A.Z.S., na wybrzeżu Wyspińskiego o godz. 6-tej rano z tym, że sprzyt pływający nalewy dwukrotnie przenosi /na luzach kanału z prawej strony" lub te o godz. 8-ej rano z kieliska za mostem karłowickim /dojazd dwójk w lewo/.

Wrocław leży nad Odrą w km 255 w km wiatu 263, jest ostatnia luza na Odrze. Luza jest widoczna z daleka po prawej stronie, po lewej natomiast z daleka, słyca szum wodospadu. Przez lewy brzeg jednak przenosi nie można z uwagi na nieusunięte miny. Wskazany byłoby da otwarcia luzy. W km. 275 we wsi Uraz, jest z prawej strony stocznia P.Z.W. gdzie można skutecznie wszelkie naprawy sprzyt pływającego. W km. 283 zwalony most kolejowy, nie utrudnia jednak przejazdu. W km. 285 Brzeg Dolny, można na zanocony, a w każdym razie odpocząć. Mieci się tam nadzór P.Z.W. W km. 305 miasteczko Małoszyn port dogodny do lądowania. Miasteczko niewiele zniszczone. Mieci się tam nadzór P-Z.W.

2. Dzień: Wyplyniecie o godz. 7 rano u wejścia do portu nalewy uważać na szczelności mostu wojskowego i ewentualny ruch statków. W km. 332 miasteczko Scinawa - nalewy uważać przy przejeździe pod mostami, lądować można przy stoczni, po lewej stronie. Mieci się tam nadzór P.Z.W. Odra poszerza się nieco swoje koryto, przy czym głębsza jest z prawej strony.

Jak twierdzą pracownicy P.Z.W. głębi na przemiałach waha się w miesiącach letnich w granicach od 80 cm do 1 mtr. Do tego miejsca mniej więcej spotyka się więcej zatopionych barek, których wraki są nierzadko słabo widoczne dlatego nalewy płyn raczej rodkiem. W km. 350 miasteczko Chobie. Na miejscu jest strażnik P.Z.W. i mała stocznia, ale nieczynna.

Urząd Pełnomocnika Rządu
na Okręg Administracyjny
Dolnośląski
Biuro Prezydialne
L.D. 4558/46/174

JO

Dawódcy 1, 10 i 11 Oddz. W.O.P.

Zaświadczenie

Proszę o niestawienie przeszkód
w przejeździe ob. Rydzkiego S. i
Stana J., którzy udają się ka-
jakami z Wrocławia do Szczecina,
w razie potrzeby o okazanie jaknaj-
dalej idącej pomocy.

Niniejszym zaświadcza, iż Ob.

Rydzki Stanisław

Stana Jerzy

zgodnie z zezwoleniem nr 10
z dnia 30.VI.1946 r. wydanym przez
Okręg z Wrocławia do Szczecina, w
związku z czym w dniu 30.VI.1946 r.
został wyznaczony do wyjazdu
Cura do Szczecina.

Proszę wszelkie służby wojskowe i
cywilne o niestawienie przeszkód, w
w tym celu, oraz o udzielenie wszelkiej
pomocy w razie potrzeby.

Zaświadczenie niniejsze ważne
jest do dnia 30.VI.1946 r.

Wrocław, dnia 6 czerwca 1946 r.

wyżej wymienionych oszczędności
będzie od wojskowych władz ra-
dziańskich - proszę o interwencję.

Wrocław, dnia 6 czerwca 1946 r.

Pełnomocnik Rządu
na Okręg Administracyjny
Dolnośląski
mgr. St. Pińkowski

Krzysztof Czerwinski
em. Specjalny z. W. M. M. M. M.

Wojciech Pińkowski
em. Specjalny z. W. M. M. M. M.



Nihil obstat.
A. Heszowski
Dziekan Wydziału
Mechaniczno-Elektrotechnicznego
Politechniki we Wrocławiu

LIGA MORSKA
ZARZĄD OKRĘGU DOLNOŚLĄSKIEGO
WE WROCŁAWIU
Wrocław, Podwale Świdnickie 4
Zarząd Miejski p. 72.

Wrocław, dnia 7 czerwca 1946,

Do
Okręgu Ligi Morskiej
w Szczecinie
Urząd Wojewódzki.

Celem badania trasy z Ławy z Wrocławia Cura do
Szczecina, który zorganizowany zostanie w ramach obchodu
Święta Morska został wysłani oddziałem pływającym p. l. m. Ob. Wb
Rydzki Stefan i Stana Jerzy członkowie A.L.M. we Wrocławiu.
Instytut Dolnośląskiego Okręgu L.M. uprasza o
udzielenie wyżej wymienionym wszelkiej pomocy, a zwłaszcza
noclegów, wyżywienia, oraz ułatwień w dystrybucji kolei.

Za Zarząd



Miasteczko mocno zniszczone, niemniej jednak zanocować można. Miejsce lądowania najlepsze jest koło stoczni, po lewej stronie. Można płynąć dalej i zanocować we wiosce Bitka Odrzańska w km. 356 po prawej stronie przy czym z brzegu wioski nie widać, lecz można się przy opuszczonym domu skierować do samej wioski jest 1 km. drogi. Sprzytałyby cię przy brzegu, bez obawy utracenia.

3 dzień : Wy płyniesz o godz. 7-mej rano. W km. 382 należy uważać na linie promu. W km. 393 leży miasto Głogów. Prócz zniszczonych mostów należy baczeniejsz uwag zwrócić na linie promu tam kursujecie. Miasteczko zniszczone, jednak można tam i zanocować i zakupić potrzebny prowiant. W km. 398, po prawej stronie zabytkowy zamek, nota bene zniszczony. W km. 406 po lewej stronie Brzegi Górny i Stary. Rzeka sama jest bardzo spokojna, przed do wartki, w oddali widoczne lasy. W km. 417 miasteczko Białobrzecze prom, szczytki mostu, można zanocować.

Można również popłynąć dalej i przy dobrej pogodzie wylądować w porcie w Nowej Soli.

Należy jednak przewidzieć pewne trudności w lądowaniu z uwagi na sprawowanie zwierzchnictwa nad portem przez władze sowieckie. W km. 429.

[dopisek odręczny: już nie]

4 dzień : Wy płyniesz o godz. 7-mej rano. Po obu stronach wspaniałe krajobrazy z przewagą lasów po prawej. W km. 455 można zrobić postój lub nocleg w wiosce Tamawa na lewym brzegu, gdzie widać opuszczone domki. W km. 471 miasteczko Cygaczyce, za nim dwa mosty, w odstępie 8-mio km. Po lewej stronie zaczynają się łąki.

Rzeka pogłębia się i rozlewa się wije. Wskazany byłby nocleg w Cygaczycach, z uwagi na trudność odnalezienia wiosek na dalszej trasie i niebezpieczeństwo błędzenia po łąkach.

5 dzień : Wy płyniesz o godz. 8-mej rano. W km. 515 Krosno miasteczko, po prawej stronie, mosty w kołcu miasteczka, przystań P.Z.W. o której trzeba się pytać. Za Krosnem po prawej i lewej stronie są łąki, jednak lądowanie w niektórych miejscach jest możliwe albo na tak zwanych główkach, czyli cyplach regulacyjnych, albo też na piasku jednak rzadko spotykanym. Krajobraz bardzo malowniczy.

Naturalne wzniesienia, lasy.

6 dzień : wy płyniesz o godz. 7-iej. Oba brzegi wzniesione i zalesione. W km. 543 z lewej strony dopływa rzeka Nisa niezbyt szeroka, ale za to bardzo bystra. Po prawej stronie, nad brzegiem Odry, stoją opuszczone domy dawnego zajazdu w Schiedio, po lewej, tj. niemieckiej już, wioska Raederitz. Krajobraz malowniczy daje możliwość wypoczynku wzrokowi umęczonemu wypatrywaniem przeszkód.

W km. 553 z lewej strony łąka kanału Odra-Łaba i miasteczko Fuerchtenberg. Stoj tam w kierunku jednostki rzecznej floty sowieckiej. W km. 564 wieś Urad, placówka W.O.P. w km. 570 wioska Kunice, obie na ziemi lubuskiej, wioski biedne, na aprowizację liczyć nie można.

Na nocleg lepiej nadaje się wioska Kunice, sprzytałyby cię na brzegu, lecz nadzór jest nieodzowny, ze względu na granicę.

7. dzień : wy płyniesz o godz. 7-iej. Na horyzoncie widać komin Frankfurckiej elektrowni. W km. 584 Słubice-Frankfurt. P.Z.W. między przystani przed mostami, po prawej, lecz trudno tam płynąć ze względu na szczytki kamiennego mostu. Na mostach, których jest dwa należy unikać spotkań ze statkami.

W km. 592. Lubusz po lewej.

W km. 600. koło Górzycy stoją we wodzie pale po mostach wojskowych. W km. 615 Kostrzyn, bardzo niebezpieczny przepływ pod mostami. Trzy kilometry dalej dopływa z prawej rzeka Warta, Odra rozlewa się szeroko, przed niemal ustaje. Wioski po lewej pozwolą wybrać dogodne miejsce na nocleg. Około km. 632. pale po mostach wojskowych.

8. dzień : wy płyniesz o godz. 7-iej Km. 640. most, km. 650. most, km. 645 Gozdowice nadzór P.Z.W. Szczecin, km. 674/5 Bielinek – nadzór P.Z.W. Km. 686 wioska Zato Dolny - nocleg.

9-ty dzie : wypłyni cie o godz. 7-ej. Km. 702. Fidychów – nadzór P.Z.W. Km. 718. Gryfin – nadzór P.Z.W. Na widnokr gu wie e Szczecina. Km. 735 Podjuchy po prawej, skr t w lewo i wpły- ni cie do małego kanału za zwalonym mostem autostrady.

Dalej ju koryto Starej Odry wprost do Szczecina, km. 740. Pod mostem kolejowym nale y uwa a na szcz tki elaznej konstrukcji le cej na wodzie. L dowanie koło dworca koi. Uwagi: nurt spokojny, podczas wiatru fale dochodz do 50. cm. wys. prawa strona gł bsza, brzegi wszystkie uregulowany.

Nad cał Odr mieszka j Polacy, wioski na ogół zagospodarowane za wyj tkiem Ziemi Lubuskiej.

Tras t zbadali: Ryłski Stefan i Sta da Jerzy, członkowie A.Z.S.

[dopisek odr czny: 3-18 VI 1946r.]

Oprac. kpt. egl. ródl. Marian Kosicki

Leszek Stelmaszyk

Urodził si 12 grudnia 1931 r w Rydzynie pow. Leszno woj. pozna skie. W roku 1950 uko czył Pa stwowe Liceum Ogólnokształc ce Towarzystwa Przyjaciół Dzieci w Szczecinie, a w 1953 Studium Wychowania Fizycznego Ministra Obrony Narodowej przy AWF w Warszawie. W latach 1959-1960 przy Polskim Towarzystwie Ekonomicznym rozpocz ł nauk w Zaocznym Studium Ekonomicznym Wydział Transportu Morskiego i Handlu Zagranicznego w Gda sku.

1 wrze nia 1968 r. Leszek Stelmaszyk rozpocz łprac w Inspektoracie eglugi ródl dowej we Wrocławiu a 1 grudnia 1972 został powołany przez Ministra eglugi na stanowisko Kierownika Inspektoratu eglugi ródl dowej we Wrocławiu. W latach 1972 – 1975 władze zaprezentowały nowe podej cie do polityki gospodarczej pa stwa. Nast piło otwarcie gospodarki na rynki zachodnie. Nakłady inwestycyjne na rozwój floty odrza skiej, rosły rednio o 21% rocznie.

W latach 1976 – 1980 przewozy na Odrze prze ywały apogeum. Bito kolejne rekordy w przewozach. I tak przewo nik odrza ski przewiózł w 1977 r. - 8,4 miliona, w 1978 r. – 10 milionów, w 1979 r. 11,5 miliona, w 1980 r.- 11,6 miliona t ładunków.

Jeszcze do połowy lat 80-tych urz d wrocławski miał placówki terenowe w: Brzegu, Wrocławiu Ró anka, cinawie, Nowej Soli, Kro nie Odrza skim. Struktur Inspektoratu stanowiły: zespół nadzoru nad eglug , zespół dozoru technicznego, zespół pa stwowego nad-

zoru budowlanego, zespół administracyjno-finansowy, stanowisko ksi eczek eglarskich. Z dniem 31 grudnia 1998 Kierownik Inspektoratu odszedł na emerytur . W dniu 5 lutego 2014. Leszek Stelmaszyk odszedł na wieczn wacht .Cze Jego Pami ci.



Oprac Jan Py

Leszek był czynnym sportowcem. Trenował pływanie w stylu wolnym (kraul) i zdobył nawet tytuł mistrza Polski. Uczestniczył te w maratonach na trasie Gdynia –Heli Gda sk–Sopot, gdzie równie osi gał sukcesy.

Jego pasj było eglarstwo – miał stopie kapitana. Tu te osi gał wiele sukcesów, a przez kilka lat był kierownikiem o rodka eglarstwa w Trzebie y. Był uznany m eglarzem, odnosił sukcesy na jachtach klasy Star.

Jego rodzice od zako czenia wojny mieszkali w Szczecinie. Gdy Leszek trafił do Wrocławia, nawi zał kontakt z komandorem Mieczysławem Wróblewskim i został zatrudniony w Inspektoracie eglugi ródl dowej w charakterze starszego inspektora nadzoru nad bezpiecze stwem eglugi.

W roku 1972 po przej ciu komandora Wróblewskiego do pracy w Zjednoczeniu eglugi, Leszek został powołany przez Ministerstwo na stanowisko Kierownika Inspektoratu eglugi ródl dowej we Wrocławiu..

Po przej ciu na emerytur w 1998 r. nie przerwał zwi - zku z eglug , mi dzy innymi pilotował du e zagraniczne statki pasa erskie, przypluwaj ce z zachodu do Wrocławia. Był te aktywnym seniorem w Bractwie Mokrego Pokładu, jednym z jego zało ycieli.

Leszek był wspaniałym człowiekiem i dobrym koleg . Był te bardzo mocno zaangażowany w sprawy Odry i eglugi ródl dowej. Mocno wspierał ide ochrony i utrzymania w roli muzeum HP Nadbor.

Oprac. kpt. egl. ródl. Jerzy Onderko

Leszek Stelmaszyk przywi zywał du wag do bezpiecze stwa eglugi. Słynne były jego jednorazowe zezwolenia na eglug , wydawane przez telefon. Niektórych szokowały, bo jak e, bez dokumentów, bez celebry, w poprzek obowi zuj cych przepisów i procedur?

Ale Leszek doskonale znał odrza skie statki i ich załogi. Wiedział, że zezwolenie na krótki rejs, np. do stoczni niczym nie zagrozi egludze. Niektórzy ar-

towali, e w przypadku katastrofy jak Piłat umyje r ce i powie, e nic o rejsie nie wiedział, e by efektem samowoli kapitana.

Ale były to tylko arty. Leszek cieszył si tak wielkim autorytetem, e jego słowo było wi te, a profesjonalizm nie do podwa enia.

Był nieugi ty i nader wymagaj cy gdy miał do czynienia z odrza skim złomem i załogami bezpiecze stwo eglugi powierzaj cymi Bo ełtasce.

Oprac. Stanisław Januszewski

Lechu taki ju był...

Wiosna roku 1993. Remontowa Stocznia Rzeczna we Wrocławiu wybudowała kolejn bark o no no ci 3000 ton dla holenderskiego armatora. Do przetargu na usług przemieszczenia z Wrocławia do Szczecina przyst piła egluga na Odrze/ Odratrans i firma spedycyjna Holtrans z Wrocławia.

Wygrali my przetarg i przyst pili my do organizacji transportu. Do współpracy zaprosili my Technikum eglugi ródl dowej, a konkretnie załog pchacza Bizon z kapitanami Staszkiem Partyk i Władkiem Mendrygałem, mechanikiem Olkiem Łukasikiem i sternikiem Poldkiem Lian , absolwentów T . Ze strony T nad bezpiecze stwem transportu czuwał Maniek Szwarca, a ze strony Inspektoratu eglugi ródl dowej jego szef Leszek Stelmaszyk.

Przemieszczenie odbywało si w 2 dekadzie kwietnia, w bardzo trudnym czasie, w trakcie przechodzenia wysokiej wody wiosennej. Czas naglił, termin przekazania barki był przekroczony ze wzgl du na brak mo liwo ci dostawy jesieni 1992 roku. Pilotem naszego zestawu był kapitan Leszek Stelmaszyk.

Na inspekcyjnej motorówce, płyn ł przed nami ze stosownym wyprzedzeniem, informuj c nas o wskazaniach wodowskazów i prze witach pod mostami, bo to

one stanowiły najpowa niejsze zagro enie. Oczywiście wszystkie elementy ruchome statku i barki były zdemontowane, a ładownie zalane były kilkaset tonami wody w celu zwi kszenia zanurzenia barki.

Znaj c prze wity mostów, z zachowaniem du ej ostro no ci, pokonywali my kolejne przej cia pod mostami. Wszystko zagrało jak w przysłowiowym szwajcarskim zegarku. Naszym atutem były wiadomo ci płyn ce od Ma ka Szwarca, dyspozytora centralnej dyspozycji, a przede wszystkim od Leszka. Jego fachowe do wiadczenie, spokój i wiedza oraz osobiste zaangażowanie i doradztwo pozwoliło pokona wszystkie trudno ci zwi zane z transportem du ej barki w bardzo trudnych warunkach. Inspekcyjna motorówka z Leszkiem na pokładzie opu ciła nas dopiero po przej ciu mostów w Kostrzynie, a my szcz liwie doprowadzili my bark do Szczecina.

Leszek marynarzem był od zawsze, woda dla była sprzymierze cem, przyjacielem. Nie l kał si trudno ci czy wyzw , zawsze gotowy stawi im czoła. Takim był nasz Leszek, senior i współzał yciel Bractwa Mokrego Pokładu, z do wiadczyci którego korzystali my w przeszło ci, dzisiaj za stawiamy go za wzór.

Oprac. Zbigniew Priebe

Marian Szwarca

Szkoła nauczycielem stoi

Dla wszystkich był Marianem. Dla przyjaciół, uczniów, wychowanków absolwentów był zdrobniale nazywanym Maniusiem albo Ma kiem jednak zawsze otaczanym szacunkiem za wiedz , takt, niezwykl kultur w kontaktach z lud mi, których umiał urzec specyficznym ciepłem, skromno ci , osobistym urokiem.

Odej cie in . Mariana Szwarca było dla całego rodowiska zwi zanego z eglug ródl dow niezwykle dotkliwym ciosem i dotyczyło nie tylko rodowiska wrocławskiego, ale miało wymiar ogólnopolski. Nic w tym dziwnego gdy zwa ymy, e był on jednym z wielkich architektów buduj cych przez całe dziesi ciolecia

wizerunek wrocławskiej szkoły eglugi ródl dowej. Był ostatnim z wielkich pozostaj cym na posterunku do ko ca, gdy znane były ju decyzje samorz dowców wrocławskich o wygaszaniu szkoły.

Przygod z eglug ródl dow , trwaj c niemal 50 lat rozpoc ł w roku 1953 kiedy to jako 14 letni chłopiec



S. Januszewski, Marian Szwarz i Słuchacz Studium Podyplomowego realizowanego na „Westerplatte II” w rejsie Gliwice-Szczecin – Ryszard Kotla, 1989

zaczynał naukę w Technikum Egługi Ródl Dowej we Wrocławiu. Gdy w 1957 roku skończył szkołę, jako jeden z najlepszych, dyrektor Tadeusz Cieła zaproponował mu pracę w szkole na stanowisku bosmana na statku szkolnym „Małgorzata Fornalska”.

Jego opowiadania z tego okresu; anegdoty, wspomnienia o kpt. Popielu, mechaniku Szafraninie i inne są godne osobnego opisu. Potem była służba w Marynarce Wojennej, a po niej powrót do szkoły już na stanowisko nauczyciela przedmiotów zawodowych: locji, teorii prowadzenia statków i innych. Początki pracy zawodowej i uczył ze studiami na Politechnice Wrocławskiej, które ukończył pomimo niewyobrażalnej dla dzisiejszych nauczycieli liczby 42 godzin zajęć dydaktycznych tygodniowo w szkole. Biorąc pod uwagę, że jako młody nauczyciel musiał systematycznie przygotowywać się do lekcji był to wysiłek nie lada. Dodać warto, że znajdował jeszcze czas by bezinteresownie pomagać uczniom w rozwijaniu trudniejszych zadań z matematyki co szczególnie mu zapamiętano.

Ciekawą pracą, rzetelnością, ciągłym doskonaleniem i doskonaleniem się krok po kroku zyskiwał opinię wybitnego eksperta w sprawach egługi Ródl Dowej. Lubił zaskakiwać ludzi wiedzą i fenomenalną pamięcią. Przyjeżdżając do szkoły kapitanowie niemieccy nazywali go „Herr koma”, gdy potrafił z pamięci z dokładnością do drugiego miejsca po przecinku, podawać na którym kilometrze drogi wodnej znajduje się dowolnie wybrana luza, odgańlenie kanału, port itp. a dotyczyło to zarówno polskich jak i europejskich dróg wodnych. Często występował jako rzeczoznawca sądowy w sprawach wypadków egługowych, a jego opinie uchodziły za niepodważalne.

Przez wszystkie lata pracy nauczycielskiej był wzorem dyscypliny. Stracone lekcje z innymi. Marianem Szwarzem były po prostu nie do pominięcia. Oprócz lekcji „od dzwonka do dzwonka” zajmował się zawsze wieloma sprawami bieżącymi poza formalnym zakresem jego



Marian Szwarz na „Westerplatte II”

obowiązków. Już w latach sześćdziesiątych jeździł na niedzielne zajęcia wydziału zaocznego Technikum Egługi Ródl Dowej do punktów konsultacyjnych w Gliwicach, Warszawie i Bydgoszczy, a także odbywał zajęcia w sobotnie popołudnia i w niedziele ze słuchaczami wydziału zaocznego we Wrocławiu.

Od roku 1963, gdy Państwowa Komisja Egzaminacyjna na stopnie oficerskie w egłudze Ródl Dowej umieszczone w szkole, egzaminował kandydatów na kapitanów, mechaników i pilotów egługi Ródl Dowej. Przeprowadzał liczne kursy doskonalące w zawodach egługowych, opracowywał testy egzaminacyjne, programy szkoleniowe i materiały dla ministerstwa właściwego w sprawach transportu, Zjednoczenia Egługi Ródl Dowej i innych instytucji branżowych.

Wiele czasu poświęcał wykonywanym przez uczniów ostatnich klas technikum pracom dyplomowym. Prace te były potem wykorzystywane jako doskonałe pomoce dydaktyczne oraz stanowiły oryginalny – wiele razy w ciągu lat zmieniany, wystrój pracowni nawigacji.

Swoją wiedzę teoretyczną starał się uzupełniać praktyką pływania. W latach siedemdziesiątych przez kilka lat podczas wakacji pływał jako członek załogi na barkach motorowych po europejskich drogach wodnych. W roku 1977 na statku szkolnym „Westerplatte II” płynął z uczniami Tadeuszem do Schönebeck nad Łabę rozpoczynając w ten sposób długoletnią współpracę szkoły wrocławskiej z siostrzaną szkołą w b. NRD. W roku 1978 płynął na „Westerplatte II” w rejsie szkoleniowym do Decina dając początek współpracy szkoły wrocławskiej ze szkołą egługi Ródl Dowej w b. Czechosłowacji, a w roku 1980 opiekując się grupą uczniów z Wrocławia (razem z J. Bartoszkim) odbył rejs na Dunaju statkiem szkolnym węgierskiej szkoły egługi Ródl Dowej w Budapeszcie „Buda”. W tym samym roku odbył rejs po Odrze z uczniami z Węgier na statku „Westerplatte II”. W latach osiemdziesiątych był kierownikiem organizowanych przez Ministerstwo Ko-

munikacji obozów przysposobienia obronnego odbywających się na statkach szkolnych, gdzie w trakcie rejsu młodzież z różnych szkół resortowych odbywała kursy kończony egzaminem na tytuł sternika motorowodnego.

Chlubnym epizodem w karierze zawodowej Mariana Szwarca było piastowanie stanowiska wicedyrektora szkoły w latach osiemdziesiątych. Wszyscy pamiętają go z tego okresu wiedząc ile wysiłku kosztowało go utrzymanie bazy szkoły w warunkach występujących wówczas trudno ci zaopatrzeniowych przy jednoczesnej ci gwałtownie ci o wysoki poziom pracy dydaktycznej i wychowawczej.

Po odejściu na emeryturę w roku 1987 pracował nadal. Nadal organizował i odbywał liczne rejsy na „Westerplatte II” m.in. z muzealnikami, konserwatorami zabytków i słuchaczami Studiów Podyplomowych „Mu-

zealnictwo i Ochrona Zabytków Techniki” prowadzonymi w 1989 przez dr Stanisława Januszewskiego, dziennikarzami, gościnnie z Niemiec, a także wszystko z młodzieżą z różnych szkół technicznych, a także szkół podstawowych.

Zawsze uczył. O węgludze, drogach wodnych, o szkole ostatkach szkolnych mógł opowiadać godzinami. Sam miałem szczęście słuchać go przez wiele lat. Najpierw jako jego uczeń w latach siedemdziesiątych, później jako młodszy kolega w zawodzie. Nauczycieli – swoich byłych uczniów nazywał czczeniem stołobliwie chłopakami. Nam, szczególnie gdy byli już jak on emerytami, bardzo to schlebowało.

Na koniec najważniejsze. Marian był najlepszym znanym mi wychowawcą. Dzięki po latach widaniu, wychowywał przede wszystkim przykładem własnego pracowitego życia.

Oprac. Henryk Pierchała

Stefan Wardeński

Wspomina Anetta Wieche, córka Haliny i Stefana

Stefan Wardeński przygodził się z morzem rozpoczęciem 1 września 1959 roku w PPiUR „Korab” w charakterze praktykanta. Rok później pełnił obowiązki młodszego rybaka, a potem rybaka. Tytuł szypa rybołówstwa morskiego otrzymał w 1966 roku. Pływał na wielu jednostkach, ale zawsze marzył o własnej „fajbie”.

Marzenie spełnił w 1975 roku budując od podstaw UST 32. 23 lutego 1993 roku UST 32 zatonił w pobliżu Rowów na skutek kolizji z płynącą przeszkodą. Stefan zawsze dbał o bezpieczeństwo załogi. Zaopatrzył kuter jakichś czas wcześniej w kombinezony ratownicze, które potem uratowały im życie.

Rok później odebrał pierwszy odcinek emerytury. Rodzinę założył w 1960 roku. Cztery lata później urodziła się córka, a potem na świat przyszedł syn. Miał troje wnucząt, które uwielbiały dziadkowe opowieści.

Stefan Wardeński z żoną



Do końca recytował z pamięci ballady A. Mickiewicza, czy „Lokomotyw” Brzechwy, ale po prostu. Anegdoty, mieszane wierszyki – w tym był mistrzem wiatu. Zawsze tryskał humorem, sam o sobie mówił „zgrywus”. Stefan nie znał słowa nuda. Zajmował się modelarstwem. Budował wielkie modele agłowców odtworzonych

z wszystkimi detalami. Cierpliwie dłubał, dopasowywał, sklejał i malował. Poza tym kolekcjonował mosiężne rudy okrętowe, kompas i inne czynniki wyposażenia łodzi rybackiej, które polerując doprowadzał do świetności. Odkrył też w sobie talent kucharski, a jego sosy nie miały sobie równych.

Zapisało w pamięci Zbyszka

Stefan był moim kolegą z ławy szkolnej w Tarnobrzegu. Lata 1953 - 1957 spędziliśmy na nauce w klasie kształcącej nawigatorów. Emocjonalny, pogodny i uśmiechnięty, raczej indywidualista. Przyjaźnił się z chłopcami z Kresów, których wśród nas było wielu.

Rozpoczynaliśmy naukę jako kompania 135 chłopców, 3 plutony po 45 osób, a ukończyło ją 54 nawigatorów, mechaników i eksploataatorów portów. Tu po szkole, przez pewien czas Stefan pełnił te funkcje bosmana na

statku szkolnym „Paweł Finder”. Ostatecznie za swoje miasto obrał Ustkę.

Podjął pracę na morzu, jako rybak. Założył rodzinę. Po 15 latach zbudował własny kuter Ust 32 i rybaczył na

własny rachunek. Z kolegami z klasy w T utrzymywał kontakt uczestnicząc w zjazdach, a bawił się we Wrocławiu, zawsze odwiedzał szkołę, nauczycieli i kolegów.

Stefana urzekło morze, wybrał rybołówstwo, bardzo trudny kawałek chleba. Odwiedzałem Go w Ustce - prezentował swój kuter ze szczegółami, oprowadzał po Ustce, cieszył się jak piskniak się rozwija. Nasze wie-

czorne rozmowy ciągnęły się długo w noc, czasami do witu. Podczas kolejnej wizyty wraz z onymi byliśmy my goście Haliny i Stefana, a przygotowana osobicie przez niego denna ryba nie miała sobie równych; smakowała wybornie.

Nieoczekiwanie Stefan został wezwany na wieczną wacht, a my wspominamy Go jako znakomitego kompana, prawdziwego człowieka morza.

Oprac. Zbigniew Priebie

Władysław Wasik

Dzieci cemarzenia

Wszystko przez księżki... Dużo czytałem o pływaniu. Chciałem wybudować sobie drewniane łódki, w domu było dużo desek. To było moje marzenie - zbudować łódki i popłynąć do Gdańska. Najpierw Sanem, bo mieszkalem na wsi nieopodal Sanu.



Władysław Wasik – od stycznia 2017
Wielki Brat Bractwa Mokrego Pokładu

Technikum

Mój stryj był przez rok dyrektorem Technikum ogrodnictwa w Głogowie. Wiedząc o moich marzeniach namówił mnie do podjęcia nauki we Wrocławiu. Względnie ekonomiczne te miały znaczenie, otrzymaliśmy wszyscy mundury, zakwaterowanie w internacie i skromne stypendium. W tamtych latach rocznie przyjmowano po 4 klasy uczniów, a i tak wcale nie było łatwo się tam dostać.

Praktyka

Byłem na praktyce w Szczecinie pilnowałem kukurydzy, która była zmagazynowana na barce. Szła w okolice Wrocławia jako pasza dla kur, a przypłynęła drogą morską, chyba z USA. Wciąż siedziałem całe dni na statku i przychodziło do mnie bardzo dużo chętnych, żeby kukurydzę kupić. Hodowali winie i to było dla nich wietne pożywienie. Ja byłem nieugięty. Potem chodzili i pokazywali na mnie - E... to ten pies ogrodnika. Sam nie zje, a drugiemu nie da.

Pierwszy rejs

W 1966 roku przystąpiłem do pracy w ogrodnictwie na Odrze i do razu zostałem skierowany jako bosman małego barku motorowego, idąc z Wrocławia do winowojnicy z koksem dla gazowni. W moim pierwszym rejsie woda była dość wysoko, w głąbi mieliśmy na full - ponad 400 ton. Kapitanowie, ponieważ to były wakacje, wzięli na bark swój rodzinny - dzieci. Pierwsze warunki życia. Na barce było WC, ale na rufie, tam gdzie mieszkał kapitan. Na dziobie warunki mieszkania były typowe dla poprzedniej epoki barek bez napędu. Była zwykła kuchnia, nie było centralnego ogrzewania. Wchodzić więc do jedynej toalety - a tam kaczkę. Mówiłem do Kapitana - musimy coś z tym zrobić, brak ogrzewania w lecie o.k., ale WC by się chyba jednak przydało. On na to, że nie ma problemu, w Brzegu Dolnym przy luzie ma dom, tam kury zostawi. I tak zrobił, a na pokład w zamian zabrał on z dziećmi. Były wakacje.

Po przypłynięciu do winowojnicy mieliśmy dwa tygodnie wolnego - ponieważ nie było dowiezienia do wyładunku. Wożono w giel samochodami do gazowni. A w międzyczasie chodziliśmy na plażę siąpić.

BHP

Po pięciu latach zszedłem z barek. Początkowo pracowałem w BHP, ale wskutek donosu usunięto mnie za picie alkoholu w pracy. Nie było to prawdą, za co później byłem przeproszony. Tym niemniej przesunięto mnie do działu inwentaryzacji.

Inwentaryzacja:

Najciekawsze były lampy kardana, bo były miedziane. Do czego stołównie dzwony, bo łatwo je było odkręcić. Pracowałem tam dość krótko i przeszedłem do działu handlowego.

Dział Handlowy

Bardzo lubiłem tę pracę. Szukali my rynków zbytu, towarów do przewozu – w tamtych latach to był oczywiście węgiel i stal ze Śląska. Natomiast w górach rzeki transportowano różne rudy, fosforyty, apetyty które Polska sprowadzała drogą morską. Tam pracowałem około 1,5 roku. Później zaproponowano mi pracę w sekcji przewozów pasażerskich.

Przewozy pasażerskie:

Zajmowałem się organizacją wycieczek. Wówczas w Gdyni odrzańskiej mieliśmy 7 statków pasażerskich, w tym 3 we Wrocławiu, plus „Kaczuszka”. Wybudowana była w czynie społecznym. Wiecznie mieliśmy z nią problemy. Miała pełnić rolę tramwaju wodnego, ale z uwagi na słabiutki silnik nie mogła pływać

pod prąd. Miała też słabe kotwice. Stacjonowała na Ostrowie Tumskim.

W zimie moja praca polegała na pozyskiwaniu klientów. To były głównie dzieci – wycieczki szkolne. W międzyczasie skończyłem studia i odszedłem na stanowisko dyrektora Domu Pomocy Społecznej. Pracowałem tylko na dwa lata. Z nich zrobiło się pięćnaście.

Obecnie jestem przewodniczącym Kapituły Bractwa Mokrąckiego. Pomagamy Fundacji Otwartego Muzeum Techniki na tyle ile możemy, gromadzimy ekspozycje, spotykamy się i wspominamy dawne czasy. Jesteśmy jednak coraz starsi, a nie coraz młodszy.

Nad Odrą brakuje węgla. Ale kto wie, coraz więcej mówi się o reaktywacji technikum, reaktywacji Gdyni.

Oprac. Tomasz Białyszyn

Mieczysław Wróblewski

Jako 16-latek w 1930 r. wstąpił do Korpusu Kadetów w Chełmie, następnie do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. W 1938 otrzymał promocję na podporucznika marynarki i przydział na ORP „Rybitwa”, który wchodził w skład Morskiej Obrony Wybrzeża. We wrześniu 1939 r. był zastępcą dowódcy okrętu i trzymał pieczę nad artylerią okrętową. Kontuzjowany w czasie nalotu niemieckiego lotnictwa, po kapitulacji Helu przeszedł przez kilka obozów jenieckich, na koniec trafił do Oflagu IIC Woldenberg (obecnie Dobiegniew). Po wyzwoleniu podjął służbę w Marynarce Wojennej. Był oficerem flagowym dowódcy Marynarki Wojennej, dowódcą ORP „Uraw”, wreszcie dowódcą dywizjonu trałowców typu „delfin”.

Po 1952 i czystkach wśród oficerów Wojska Polskiego trafił do Wrocławia, gdzie otrzymał pracę w Lidze Morskiej jako inspektor nadzoru jednostek z własnym napędem mechanicznym. Otrzymał lokum przy ulicy Na Grobli i tu po raz pierwszy stykał się z Odrą, z którą związał swój los. Podejmuje pracę w Dyrekcji Okręgowych Dróg Wodnych jako inspektor nadzoru nad egzaminacją, potem zostaje kierownikiem w powstałym w 1961 r. Inspektoracie Egzaminacji Dówek. Na inspekcjach nie rozstaje się z aparatem fotograficznym. Klisze wywołuje w łazience swojego mieszkania, tworząc ogromny i jedyny w swoim rodzaju dokument o statkach odrzańskich i ludziach, którzy na nich pływali.

Gdy pełniłem służbę w winowiciu, w dowództwie Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego wiadomo ci co się dzieje „na flocie” do Łatwo docierały do mnie. Często odwiedzali mnie koledzy. Wizyty nie zawsze kończyły się herbatką (czyż moja łódź nie bardzo była zachwycona).

Trzymając rękę na pulsie wymieniałem opowieści. Pewnego razu przybył do Sztabu SON-u Henio. Lubił on chwalić się swoimi znajomościami (przyjaźnił się, jak twierdził z aktorem Kazimierzem Rudzkim) i różnymi nabytkami. Opowiadał, że ma mieszkanie w Gdyni o wietlone latarniami zebranych z dawnych dorożek.

Wykładał przedmioty zawodowe w Technikum Egzaminacji Dówek we Wrocławiu. Jest twórcą skryptu „Teoria prowadzenia statku”. Otrzymał stanowisko głównego nawigatora w Zjednoczeniu Egzaminacji i Stoczni rzecznych. Z ramienia ONZ przebywał w Afryce, gdzie wprowadzał przepisy egzaminacyjne dla tamtejszych dróg wodnych.

Został wybrany komandorem Bractwa Mokrąckiego. Kilka tysięcy fotografii z bogatej kolekcji zdjęć – kmdr por. Mieczysław Wróblewski przekazał Fundacji Otwartego Muzeum Techniki.

Oprac. Stanisław Januszewski

Zrewanowałem mu się wyciągnięty spod łódki walizką pełną rewolwerów. Gdy Henio moją zdobycz zobaczył, podskoczył na krzesło, wyciągnął ręce do góry i rzekł (w formie pytania): - Mieciu! Czy ty zwariowałeś? Chcesz zgnić w kryminale? Ja tego nie widziałem!

Wzruszony jego pytaniami, wieczorem porządkując do kieszeni kilka rewolwerów, poszedłem do przystani promu i gdy nikogo w pobliżu nie było – wrzuciłem je do wody. Zostałem sobie tylko jednego licznego „Walterka”, ostatni zdobycz i pamiątka z Helu. Po egzaminacji z nim po ukazaniu się rozkazu zdania obywatela „do depozytu” wszystkiej broni

raczej. Urządziłem mojemu ulubionemu pogrzeb. Wsadziłem go do blaszanego pudła wymoszczonego szmatami i smarem, wziąłem łopatę i udałem się do pobliskiego parku. Wybrałem tam, przy alejce trzy drzewa duże i grube, które wyznaczały swoimi pniami bardzo dokładnie miejsce z dwóch nabełników i tam go pochowałem.

Później, gdy bywałem w winnicy cięsto to miejsce odwiedzałem i na tym się skończyło, gdy czekałem na lepsze czasy. Dziś już nie pamiętam tamtych drzew.



Po promocji w 1938

Notowałem wszystkie uwagi, uzupełniając je odrzucenymi szkicami. Po powrocie z tej inspekcji sporządziłem dokładne sprawozdanie, z którego wyłonił się obraz ogromu zniszczeń tamtejszych jednostek, wysadzonych w powietrze bunkrów artyleryjskich, zniszczonych stanowisk dział kalibru 305 i 280 milimetrów, ogołoconych ze wszystkiego, co można było odkręcić, zdemontować i zabrać.

Takim schedule otrzymaliśmy po naszych „bratnich oddziałach” do użytkowania. Trzeba było mieć zapał i wytrwałość komandora Kasperskiego aby technicy w te ruiny.

Niechby dotarliśmy swym samochodem – zmodyfikowanym Willisem – do ogrodzonego drutem kolczastym od morza terenu ze wieńców postawionymi bara-

Muszę szczerze przyznać, że w SON-ie dobrze się czułem pełniąc tam służbę. Podlegając bezpośrednio komandorowi Kasperskiemu podziwiałem jego pracowitość i wnikliwość w rozwiązywaniu trudnych zagadnień, które się pojawiały w tym garnizonie.. Pierwszą czynnością jaką dokonał komandor Kasperski było zwołanie odprawy wszystkich podległych oddziałów i wysłuchanie ich zakresu czynności, wielkości potrzeb i zamierzonego usunięcia braków. Następnie, wraz ze swoim zastępcą i ze mną (jako sekretarzem) odbyli my bardzo szczegółową inspekcję poczynając od lotniska w Dziwnowie, poprzez stanowiska artylerii na wyspie Kasibórz i magazynów broni podwodnej w południowej części tej wyspy, a potem koszar marynarskie w garnizonie winnic.



Mieczysław Wróblewski, ok. 1950 r.

kami. Na bramie ogrodzenia widniał napis: „O rodek Wypoczynkowy Rady Ministrów”.

O rodek zbudowany w lesie sosnowym, wytyczone alejki i drógi, słupy oświetleniowe wzdłuż alejek. Przez otwarte okna widać było bogate wyposażenie, w tym dywan pokoju duża skrzynia z ekranem szklanym. Mieszkańcy opowiadali że są to aparaty telewizyjne.

Przy ostatnim baraku, widzieliśmy inne, krzątali się, ustawiając meble, mężczyźni w szarych ubraniach i w okrągłych czapczkach na głowie. Na zewnętrznej stronie tego baraku stali strażnicy z karabinami. Nie pytani przez nikogo przemknęliśmy przez to oazę ówczesnego luksusu. Wartownicy przy bramie nie mieli byli zapewne widokiem panów w granatowych mundurach ze złotymi galonami.

Oprac. Stanisław Januszewski

Opowieść bosmana o buncie na „urawiu”

Po moim odejściu z „urawia” dowódca okrętu został por. mar. Arkady Ignatowicz, powszechnie znany jako „Arkaszka”. Na miejsce Wolskiego stanowisko pol-wych’a sprawował ppor Bogumił (sic!), kierownikiem maszyn był nadal st. Bosman Wojtkowiak, a sternikiem manewrowym mat Bardoński. Oddział mierników pozostał bez zmian: kmdr ppor Jerzy Iwanow i jego zastępca chor. y Szczerba.

Jerzy Iwanow był z zawodu technikiem – miernikiem i przed wojną pracował w Piłsku. Gdy wojna się skończyła zgłosił się w Lublinie do powstałego tam batalionu morskiego i wraz z tym oddziałem dotarł do Gdyni. Po drodze awansował do stopnia komandora podporucznika i pracował na wybrzeżu w Biurze Hydrologicznym jako miernik. Przybylski pełnił funkcję bosmana okrętu. Krelarnia okrętu dobrze się spisywała. Okręt dokonywał pomiarów różnych miejsc na Wybrzeżu, zarówno na morzu, jak i na lądzie. Dokonawszy pomiarów głębi basenu portowego w Kołobrzegu „uraw” szykował się do powrotu do Gdyni.

Dowódca udzielił „wolnej burcie” załogi pozwolenia zejścia na ląd w ostatni, piątkowy niedzielny. Wśród zwolnionych znalazł się również mat Barańczak. Był artylerzystą na okręcie i do jego obowiązków należała opieka nad uzbrojeniem okrętu.

W skład uzbrojenia wchodziło działko przeciwlotnicze i kilka karabinów ręcznych umieszczonych pod pokładem oraz zamknięte w metalowej skrzynce pistolety produkcji radzieckiej „TT” wraz z amunicją do nich. Ponieważ te pistolety miały wielką skłonność do pokrywania się rdzą, przeto dowódca okrętu nakazał szczególnie pilne sprawowanie nad nimi opieki, czyszczenie i konserwację. Aby umożliwić matowi Barańczakowi czyste wykonywanie tych odpowiedzialnych czynności, dowódca wręczył kluczyk od szkatułki swemu artylerzyście. Czasami, po przeglądzie broni odbierał kluczyk od Barańczaka, a czasami nie (przez zapomnienie).

Barańczak, po egzystowaniu na lądzie ze swojej sympatią, był tak tym zaambarasowany, że przeoczył przechodzącego obok oficera i nie oddał mu honorów. Został gromkim głosem zatrzymany i na miejscu zręczny. Tego, że jest z załogi „urawia” nie musiał wskazywać, bo nazwa okrętu była wypisana na wstecznej czapki. Przyznał się natomiast, że niebawem jego okręt wraca do Gdyni.

A to dobrze – rzekł ów oficer. Ja też tam będę i zgłoszę was do ukarania waszemu dowódcy.

Biedny Barańczak jak skazaniec powrócił na okręt. Ładna perspektywa go czeka. Tymczasem, gdy dowiedział się od swojego przyjaciela, że ów oficer jest oficerem „informacji”, że to „car i boh”. Wszyscy panicznie się jego i jemu podobnych bali i jak mogli, omijali z daleka.

Zapadał zmierzch. Zgłoszony do służby strażniczej Wojsk Ochrony Pogranicza (WOP), „uraw” bez przeszkód opuścił port w Kołobrzegu i rozpoczął rejs wzdłuż Wybrzeża, na wschód – do Gdyni.

Zgodnie z obowiązującymi wówczas zarządzeniami okręty musiały zgłaszać swoje wyjście w morze, a w czasie rejsu trzymać się w zasięgu widoczności punktów obserwacyjnych (p.o.) rozszkiełkowanych wzdłuż linii brzegowej. Punkty te przekazywały sobie meldunki o ruchu okrętów wojennych prostymi słowami i czysto – morsem wietnym lub radiem.

Dowódca położył okręt na kursie, polecił sternikowi meldować, gdy nastąpi punkt zwrotu znajdzie się na trawersie i szedł z pomostu do messy. Na „urawiu”, jak i na innych trałowcach, messa oficerska znajdowała się pod pomostem. Wiodły do niej dośrodkowe schody. Z messy przechodziło się do kabiny dowódcy okrętu, na prawej burcie i do kabiny zastępcy, znajdującej się z lewej burty. Skończył się alarm manewrowy, rozpoczęła rutynowa służba w czasie podróży.

Tymczasem zmartwiony tym, co go czeka u celu podróży mat Barańczak wyszedł na pokład, na rufę, i z dwoma kolegami zaczął obmyślać. Barańczak doszedł do wniosku, że nie może płynąć do Gdyni. Wskoczył z okrętu i dopłynął do brzegu – nie bardzo mu się chciało. Pozostała ucieczka okrętu. Tak się złożyło, że miał przy sobie kluczyk od szkatułki, w której przechowywane były pistolety wraz z amunicją. Szkatułka umieszczona była w korytarzyku, przed wejściem do messy. Barańczak, nie wzbudzając żadnych podejrzeń, otworzył szkatułkę, wyjął z niej pistolety i paczki z amunicją, powrócił na rufę i wręczył ka demu z kolegów broń. Omówili jeszcze szczegóły i na sygnał rozpoczęli działania załogi okrętu.

W messie otworzyły się drzwi. Akurat wszyscy oficerowie spotykali w niej kolację. Barańczak wkroczył do wnętrza z okrzykiem „Ręce do góry!” Zaskoczony dowódca podniósł się z krzesła i zawołał „Barańczak! – nie wygłupiaj się! Połóż pistolet!” I skierował się w kierunku intruza.

„Stój! Bo strzelam! Ręce do góry! Do kabiny!” – odpowiedział groźnie mat, wymachując pistoletem.

Pozostali oficerowie, Iwanow, Bogumił i Szczerba, zobaczyli wyłaniającą się zza pleców postać drugiego marynarza celującego w nich pistoletem. Cóż mieli robić? Jeden z nich nie miał broni.

Dowódca został wepchnięty do swojej kabiny, pozostali, z podniesionymi rękoma, pchani przez Bara - czaka i marynarza znaleźli się w drugiej kabinie. Drzwi zamknięto, klamki podparto krzesłami i podwiązano sznurem, aby nie mogło być otworzyć drzwi. Na strażnicę, do pilnowania aresztowanych, pozostali w messie obydwoj buntownicy. Przez uchylone nieco drzwi, Ignatowicz wzywał ich aby się opamiętali. „Za bunt grozi wam przecie „kula w łeb”!” Na próżno wzywał. W tym czasie trzeci marynarz, też z pistoletem, wszedł na pomost i groźąc sterującemu, nakazał zmianę kursu na północny, to znaczy na kurs wiodący na pełne morze.

Pozostała jeszcze siłownia. Groźąc pistoletem czwartego z buntowników nakazał kierownikowi maszyn, bosmanowi Wojtkowiakowi utrzymanie szybkości „półnaprzód”.

Mnie – przyznał się bosman okrętu Czesio Przybylski – zaprowadzono „pod pistoletem” do pomieszczenia, gdzie był przysięgnięty okrętu, zamknięto drzwi na klucz, zasłonił to iluminator. Na okręcie zapadła cisza. Tylko jednostajnie obracające się silniki Diesla wprawiały okręt w drgania.

W ten sposób – relacjonował mi później historyk Przybylski – opanowano jednostkę bez przelewu krwi, bez spuszczenia łodzi na wodę i sadowienia w niej niechcących do buntu.

Nastąpił wiat. Lekka bryza z rufy popychała okręt coraz bliżej ku wolności. Powoli się rozwidniało. W świetle poranka zbuntowany marynarz stojąc obok steru na pomoc i pilnując utrzymania okrętu na nakazanym kursie, ujrzał na trawersie „urawia” duży okręt pod radzieckimi banderami. Włosy stanęły mu dęba. Czy by pogoń do nich podchodziła? Czy by słuba na punktach obserwacyjnych tak sprawnie działała?

Niewiele myśląc spuścił bandery, wyciągnął z kieszeni nóż i obciął nim kołce bandery tak, aby przyjmując kształt prostokątny stała się banderą handlową. Chciał tę operację przeprowadzić sprawnie i szybko, cały czas trzymał pistolet pod pachą. Okręt radziecki tymczasem, utrzymując swój kurs, zniknął za horyzontem, napędzany buntownikom niemałym strachem. Około południa ukazał się lód.

Buntownicy nie bardzo wiedzieli gdzie się znajdują, zmienili więc kurs tak by iść wzdłuż brzegów Szwecji. Zmniejszyli również szybkość aby uchronić się od najeżdżania na skały. Po pewnym czasie rozpoznali, że znajdują się w pobliżu małej miejscowości. Wezwali więc flagami pilota, który zjawił się na motorówce i wprowadził ich – nie wchodząc na pokład – do małego portu.

„uraw” zatrzymał się przy nabrzeżu. Podał cumy na lód. Otworzono drzwi i inne zamknięcia. Czterech buntowników znalazło się na pokładzie, przy trape wiodącym „ku wolności”. Wchodząc na trap zuchwalili broń do

wody, aby przywitać wolność bez broni. Zachęcając pozostałych, zdążyli namówić do zejścia z okrętu jeszcze czterech marynarzy. Tak więc wolność wybrało o miu. W tym miejscu muszę się zatrzymać w opisie tego jedyne w naszej flocie buntu.

Po kilkudziesięciu latach od tego zdarzenia nie wiem czy warto zastanawiać się nad tym jak bym postąpił zobaczywszy nagle lufę pistoletu skierowaną w moją pierś. Czy rzuciłbym się na napastnika aby ją wyrwać? A może bym podniósł rękę do góry? Dzisiejsze moje odczucia są przytłoczone widokiem kanclerza Kohla i pani Merkel. A teraz rozeszła się pogłoska, że kanclerz Kohl został desygnowany do nagrody Nobla. Czy widok uśmiechniętych do siebie i klepiących po plecach Jacków Chiraków i kanclerzów Schrederów nie zmienił moich poglądów? Czy wspomnienie o mierci strzałem w tył głowy jako zakazanie wyroków na Siedmiu Komandorów pozostaje bez znaczenia? Dlatego z całym przekonaniem twierdzę, że nie wiem dziś, jak postąpiłbym wtedy! Znając jednak swój porywczy charakter, zdecydowałbym się na to pierwsze: na próbę wydarcia broni z ręk napastników!

Nieszczęsny „Arkaszka” wypuszczony z kabiny, już na pokładzie, wzywał uciekinierów do powrotu na okręt. W odpowiedzi spotkał się tylko z dowcipami ludzi, którzy zadowoleni byli tak pomylonym spełnieniem swych zamiarów. Dowódca, wielce zmartwiony poprosił pilota, który znalazł się na pokładzie zacomowanego już „urawia” o wskazanie drogi do telefonu. Pozostali oficerowie, Iwanow i Bogumiń, niewiele mieli do poradzenia dowódcy. Zadowoleni byli – zwłaszcza Iwanow, że cała odpowiedzialność spada na dowódcę okrętu i nie do niego należało podejmowanie decyzji.

Tymczasem Ignatowicz z wielkim trudem nawiązał chętno telefonicznie z ambasadą polską w Sztokholmie. Pracownik ambasady obiecał mu przekazanie meldunku do Warszawy. Ignatowicz powrócił na okręt, na którym zapanował mniej więcej normalny tryb dyscypliny. Kucharz sporządził jakiś posiłek, który bardzo smakował wygłodniałej, trzymanej pod kluczem załogę.

Mimo zakazu posługiwania się radiem podczas postoju w porcie, Ignatowicz nawiązał chętno radiowo z dowództwem Marynarki Wojennej w Gdyni i zameldował o całej sprawie. Po pewnym czasie otrzymał rozkaz natychmiastowego powrotu do Gdyni.

Pogoda coraz bardziej się pogarszała i pilot odmówił wyprowadzenia okrętu z portu. Tak więc „uraw” zmuszony był przedłużyć pobyt w porcie o dobę. Następnego dnia, chociaż siła wiatru niewiele się zmniejszyła, Ignatowicz zdecydował się na wyjście z portu i zameldował o tym dowództwu Marynarki Wojennej. W odpowiedzi otrzymał rozkaz meldowania drogą radiową co cztery godziny, danych dotyczących aktualnej po-

zycji okr tu – szeroko ci i długo ci geograficznej, kursu i szybko ci.

Zawiadomiono go równie , e na spotkanie wysłano niszczyciel „Błyskawica”.

W ponurym nastroju dowódca i załoga „urawia” witała port gdy ski. Ju z daleka wida było stoj cy przy nabrze u portu wojennego wi zienny samochód, do którego wprowadzono zaskoczonych takim powitaniem oficerów i marynarzy. Okr t odstawiono na postój w gł bi portu pod nadzorem stra y. Po pewnym czasie do portu wróciła „Błyskawica”, nie napotkawszy po drodze „urawia”.

Tymczasem o miu chłopców z „urawia” – po tym jak w gazetach szwedzkich stali si sławnymi – z biegiem czasu zaczą doznawa twardego losu uciekinierów. Nie znaj c obcych j zyków ani nie maj c „cywilnego” zawodu, miast obejmowa „ciepłe posadki” na l dzie, kierowani byli przez Szwedów na stanowiska, które aktualnie odpowiadały ich poziomowi umiejętności – czyli do lasu, do r bania drewna. Spotkało ich wielkie rozczarowanie.

Tymczasem w kraju, w wielkiej tajemnicy rozpoczę ła si praca dochodzeniowa, prokuratorska. Wyci gano kolejno z cel wi ziennych tych, którzy wrócili na „urawiu” do kraju, a gdy ju cały materiał ledczy był gotowy, z wielkim hałasem, wzywaj c do sali s dowej prawie cała kadr oficersk garnizonu w Gdyni, przeprowadzono pokazow rozpraw s dow . Ja na tej rozprawie nie byłem gdy w tym czasie pełniłem słu b w winouj ciu, lecz cały przebieg rozprawy mo na było ledzi z gazet i pogadanek przeprowadzanych przez oficerów pol – wych.

Mo na wi c było si dowiedzie e prokurator zarzucał oficerom zebranych w messie „urawia” po wyj ciu z Kołobrzegu w chwili, gdy zobaczyli wycelowane w siebie pistolety, e powinni rzuci si na buntowników – broni c honoru polskiego oficera – cho by za cen ycia. Dlatego s d ukarał ich wyrokiem od o miu do dwunastu lat wi zienia. Bosman Przybylski – jak mi wyznał – otrzymał osiem lat. Marynarz, który pilnował sternika w czasie gdy radziecki okr t mijał „urawia” powinien wyrwa mu pistolet z pod pachy, gdy ten odcinał cz ko cow bandery i poło y go trupem. Prawie cała załoga okr tu dostała wyroki za to, e – według słów prokuratora – nie broniła honoru bandery. Ci marynarze, którzy uciekli z okr tu, otrzymali zaoznie wyroki mierci.

Tymczasem ycie płyn ło dalej. W rozmowach nikogo nie dziwiło, e tak surowo potraktowano uciekinierów. Uwa ano natomiast, e wyroki na pozostał na okr cie

załog , która wróciła wraz z okr tem były zdecydowanie zbyt srogie. Wi kszo była zdania, e nie powinni w ogóle by karani. Tak wysokie wyroki przekraczały granice przyzwoito ci!

W czasie rozprawy wyja niło si te dlaczego „Błyskawica” nie spotkała „urawia”. Po prostu „uraw” podawał fałszywe dane, obawiaj c si , e „Błyskawica” została wysłana aby go na morzu zatopi . al mi było tych niewinnie ukaranych ludzi, którzy przecie byli wierni banderze.

Głuche pogłoski nadchodz cych zmian w Polsce przenikały równie do marynarki. Wybuch, który nast pił w pa dzierniku 1956 miał ogromne znaczenie.

Nie jestem historykiem, nie potrafi oceni wła ciwie Pa dziennika, ale miem twierdzi , e przyniósł on ogromne zmiany, o wiele wi ksze ni czasy Gorbaczowa!

Informacje o tych bulwersuj cych wydarzeniach, wielkim grzmotem dotarły do Szwecji, do tych, którzy – „wybrawszy wolno ” – spotkali si z wielkim rozczarowaniem. Zebrali si wi c w lesie na narad , powzi li wspóln decyzj i zgłosiwszy si do ambasady oznajmili panu ambasadorowi, e chc wraca do kraju. Ambasador, ochłn wszy z wra enia – skwapliwie wyraził zgod (prawdopodobnie my l c, e cała załuga z namowy do powrotu spadnie na niego). Wtedy „wybra cy losu” gło no i zdecydowanie postawili warunki, e kara mierci, jaka na nich ci y zostanie, na pi mie skre lona.

To oczywiste, rzekł ambasador. Uciekinierzy zdziwieni i zaskoczeni, e tak łatwo poszło, dodali nast pny warunek, e ka dy z nich otrzyma równie mieszkanie! B dzie załatwione, przyrzekam na pi mie, odparł ambasador. Zachwyceni tymi obietnicami „marnotrawni synowie” wszyscy – cała ósemka – szykuj si do drogi. Prosz sobie wyobrazi jaki efekt propagandowy odniosło to zdarzenie. Wszyscy o tym mówili, pisały o tym gazety w Szwecji, władze (z orkiestr) do nich przemawiały, mieszkania czekały. Tymczasem w kryminalne siedzieli ci, którzy wolno ci nie wybrali i gdyby nie wrzawa towarzyszc ca temu wydarzeniu – siedzieliby dalej. Dopiero na interwencj rodzin i po ukazaniu si wielu artykułów prasowych – zostali uniewinnieni i wypuszczeni z wi zienia.

Dzi ki temu splotowi wydarze mogłem spotka w GUM-ie bosmana Przybylskiego i słuchaj c jego chrapliwego głosu usłysze t opowie – „opowie bosmana”. Nazwa buntownika - okr tu została zmieniona na ORP „Kompas”.

Kmdr por. Mieczysław Wróblewski

Od sierpnia 1952 roku pracuj w Zarz dzie Okr gowym Ligi Morskiej jako kierownik działu wyszkolenia z pensj 800 złotych miesi cznie (w Marynarce Wojennej dostawałem 2500 zł). W Ustce została ona i pi cioletni syn. Musiałem najpierw w tej stajni Augiasza uporz dkowa pokój, który nosił dumn nazw –mieszkanie. Poprzedni kierownik tego o rodka, który wła nie zdawał obowi zki nowemu kierownikowi niewiele dbał o to aby pozostawi po sobie porz dek.

Nowy kierownik – Bogdan Karolczak – rozpoc ł prac w Zarz dzie od inspekcji oddziałów Ligi Morskiej. Zabierał z sob pracowników zarz du: Koniecznego – od finansów, mnie – od organizacji szkolenia, Chwała i D bowskiego – od utrzymania i konserwacji sprz tu pływaj cego. Ruszali my do pobliskich miejscowoci wlok c si poci giem od rana do wieczora. Czasami tylko udawało si nam skorzysta z go cinno ci kierowników niektórych oddziałów, jak w Wałbrzychu, albo w odnowionych dzi ki pracy D ula Pilchowicach, czy w Oławie. Musz stwierdzi , e w kilku oddziałach Ligi, dzi ki temu, e kierowali nimi przedwojenni pracownicy, kontynuuj c dobre tradycje, praca była radosna, dobrze uporz dkowana i owocna. W niektórych za wida było działanie obliczone tylko na zysk i oszuka stwo jakie powstawało z braku kontroli i nieudolnego kierownictwa.

Z oddziału w Zagórzu l skim koło Wałbrzycha dochodziły do nas niepokoj ce sygnały, wi c zaraz po wi tach Bo ego Narodzenia Karolczak zarz dził inspekcj oddziału. Wybrali my si tam w trójk : Karolczak, D bowski i ja. Był to o rodek sportów wodnych nad zapor w Zagórz, maj cy w lecie wielkie powodzenie. Przyje d ali tu w dni wolne górnicy z pobliskiego Wałbrzycha aby korzysta z k pieli, pływa na kajakach i eglowa . Gdy dobrn li my po niegu do tego o rodka i wytrychem otworzyli my drzwi, bo w budynku nikogo nie było, rozpacz nas ogarn ła: piwnica po kolana zalana wod , która s czyła si z p kni tej rury, kilkana cie kajaków wyci gni tych na brzeg zasypanych było niegiem, agłówki stały na wodzie, ci ni te obok siebie. Czekala nas wyt ona praca. Udało nam si wci gn jeden kajak do korytarza w piwnicy, zakr ci ciekncy kran i otworzy odwadniaj cy kran w podłodze.

Z trudem udało nam si dotrze do suchej cz ci budynku, podł czy pr d, uruchomi kuchenk elektryczn , na której gotowali my herbatk i pitrasili my zupki. Prace nad uporz dkowaniem budynku o rodka trwały cały tydzie , a do soboty. Musieli my w tych zimowych warunkach zrobi to, czego nie zrobił kierownik o rodka.

Gdy woda opadła i zamkni to przelew, znie li my do piwnicy kajaki i łodzie przesuwaj c je po niegu lub po belkach. Jednym słowem zaprowadzili my porz dek.

W sobot popołudniu postanowili my pój do osiedla poni ej zapory, gdzie był budynek hydroelektrowni, jaka fabryka w kilku budynkach i w ko cu osiedla restauracja. Musieli my si od ywi gdy zbrzydło

nam jedzenie napr dce sporz dzonych „tr bizupek”. Okazało si e dobrze trafili my, bo w pobliskiej wietlicy rozpoczynała si karnawałowa zabawa. Rozpi te na sznurkach w sali tanecznej kolorowe bibułki, kilkana cie barwnych arówek i trzyosobowa orkiestra stwarzały zabawowy nastrój. Dwaj moi współtowarzysze ruszyli w tany. Ja nie mogłem w ta cach uczestniczy z bardzo prostej przyczyny: musiałem zje jak padlin i okropnie rozbolał mnie brzuch. Dla wyzdrowienia zastosowałem, za namow współtowarzyszy drako -skie lekarstwo: pół szklanki wódki z gar ci mielonego pieprzu. Wypiłem, krzywi c twarz niemiłosiernie, dumi łykami, usiadłem w k ciku sali i czekałem na efekt tej drako skiej kuracji. Po pewnym czasie troch mi ul yło i zamiast bólu w brzuchu – piekielnie mnie paliło.

Postanowiłem wyj z sali na mały, wieczorny spacer. Po drodze, id c szpalerem drzew, doznałem uczucia, e człowiek jak pije to przecieka. Stan łem wi c pod drzewkiem, manewruj c aby si nie opryska . Wtem nad uchem grzmotn ł mi pot ny strzał z karabinu.

Nie przerywaj c poprzedniej czynno ci spogl dam w bok, przez rami i widz wartownika stoj cego za mn z uniesionym karabinem.

Patrzcie go! – mówi , jaki słu bista. Nie pozwala odla si zm czonemu człowiekowi. Odwróciłem si od niego i musiał poczeka a sko cz ... Na odgłos strzału ze wietlicy wybiegło kilkana cie osób. Zobaczyli mnie stoj cego pod drzewkiem i zapinaj cego płaszcz. Podbiegli, powiedziałem im o gorliwo ci Stra nika. Wnet zjawił si komendant stra y fabrycznej i cał gromadzaci gn ł na wartowni . Tutaj kierownik Karolczak zacz ł tłumaczy stra nikom kim jeste my i na dowód wyci gn ł z kieszeni swój dowód osobisty. Komendant stra y przeprosił nas za ten incydent i – na wszelki wypadek – zapisał nasze nazwiska w ksi ce raportów stra y. Rewan uj c si powiedzieli my komendantowi, e powinien przeszkoli w u ywaniu broni swojego podkomendnego gorliwca. W niedziel wrócili my do Wrocławia maj c poczucie dobrze spełnionego obowizku.

Sporz dziłem pisemny raport dokonanych inspekcji w podległych zarz dowi wrocławskiemu o rodkach. zał czaj c odr czne szkice tych o rodków dla wi kszej przejrzysto ci rocznego sprawozdania i pojechałem do Warszawy. Prezes Ligi Morskiej i kierownik działu Zarz du Głównego wyrazili zdziwienie i zaskoczenie, e niektórzy kierownicy o rodków, terenowych, zwłaszcza ten z Zagórz l skiego, tak marnie si spisali.

Polecił zwi kszy cz sto przeprowadzania inspekcji, aby nie dopu ci do takiej dewastacji o rodka.

Wieczorem wsiadłem do poci gu i – skoro wit – zajechałem do Wrocławia. Podchodz do drzwi, mocuj si z zamkni tymi na klucz i na kłódk drzwiami aby je otworzy . Podchodzi do mnie s siad – Czapliski – mieszkaj cy obok i mówi stłumionym głosem, e było tu wieczorem dwóch m czyzn i pytało si o mnie. Ledwie zd ył to powiedzie , zjawiaj si na korytarzu dwaj faceci w zielonych płaszczach, pytaj kto jestem i usłyszawszy odpowied wtlaczaj si do mieszkania. Po drodze jeden z nich mign ł mi przed oczyma jakim papierkiem i zapowiedział e przeprowadz rewizj . Nie mieli du o do rewidowania bo mieszkanie było prawie puste. Zajrzeli wi c pod łó ko, spojrzeli do szafki, pogrzebali w kuchence, kazali zamkn mieszkanie i zaprowadzili do przystanku tramwajowego, oznajmiaj c po drodze, e nie wolno mi z nikim napotkanym rozmawia . I wła nie, gdy wsiadli my do „pi tki” widz , e na pomo cie stoi znajomy, członek naszego o rodka sportowego. Patrz na niego, mrugam, robi głupie miny a ta „fujara” stoi i oboj tnie patrzy. Zacz łem nawet chrz ka i wskazywa na eskort oczami, a on nic...

Dojechali my na ulic Podwale, weszli my do ogromnego gmachu pokrytego zielon blach . Zaprowadzono mnie najpierw do sali z długim stołem, na który kazano mi wyłó y wszystko co mam w kieszeniach, a nast pnie zdj płaszcz, ubranie, odwróci si tyłem i skłoni do przodu. Gdy si ubrałem, kazano mi zdj buty i wyci gn z nich sznurowadła. Na zako czenie pobrano odciski palców u r k i nakazano podpisa spis oddanych przedmiotów.

Wszystko odbywało si rutynowo, rozkazy wydawano oboj tnym tonem. Prowadzono mnie korytarzem, do szerokim i przed spotkaniem innego człowieka kazano stawa twarz do ciany. Doprowadzono mnie do windy, któr zjechałem w dół jakie trzy pi tra. Otworzono z brz kiem odsuwane drzwi. Znalazłem si w małej

pojedynczej celi z prycz zamkni t przy cianie... Był tam chyba jeden stolek. Po pewnym czasie otwarto cel i pod wodz nowego „eskortera” zaprowadzono do niewielkiego pokoju z biurkiem. Po chwili przyszedł jaki osobnik z teczk , rozłó ył jakie papiery, kazal usi i zacz ło si przesłuchanie. Drobiazgowo wy-pytywał co robiłem w pocz tku lutego w Zagórze, kogo spotkałem, dok d chodziłem, czy sam, czy w towarzy-stwie.

Notował moje zeznania na specjalnym arkuszu papieru. Zdziwiony byłem dlaczego tak drobiazgowo wypytuje mnie o moich współtowarzyszy w Zagórze. Pytał nawet kogo po drodze spotkałem.

Czas upływał, zgłódniałem ogromnie. To nic. Jako si przemogłem. Ale zbli ała si potrzeba wprost przeciwna ni jedzenie. Wyprowadził mnie „eskorter” i zamkn ł w pokoiku z celami podzielonymi przegródkami w których było du o wywierconych dziurek. Po zako -czeniu przesłuchania musiałem podpisa arkusz zezna . Przesłuchuj cy schował go do teczki i wyszedł. Po chwili przyszedł inny cywil z teczk , rozłó ył papiery i cała historia zacz łła si od pocz tku. Po dwóch godzinach przesłucha zaprowadzono mnie do celi z wszystkimi ostro no ciami aby nikogo „oko w oko” nie spotka . Trudno mi było i korytarzem w butach bez sznurowadeł.

Po obiedzie (nie pami tam ju co jadłem) zaprowadzono mnie znów do pokoju przesłucha i trzeci przesłuchuj cy zacz ł znowu od pocz tku przesłuchanie. Gdy sko czył i schował arkusz w teczce, spojrzal mi w oczy, zastanowił si i zapytał: a teraz powiedzcie jak zamordowali cie tego ołnierza. Tu mnie zatkało! – Zapytałem ze strachem – Jakiego ołnierza?

No, nie udawajcie, e nie wiecie odparł, wstał i wyprowadził mnie do celi. Usiadłem na stołku, przysgn biony. Wi c nie chodzi o strzelanin i incydent pod drzewkiem, tylko o morderstwo! Zupełnie inna sprawa. Wiadomo e w tych czasach mo na było podejrzanemu wszystko w mówi .

Oprac. Stanisław Januszewski

Wła nie przypomniała mi si do niewinna przygoda zwi zana z wykonaniem pierwszej próbnej jazdy na Odrze, na trasie od Kostrzyna do Szczecina. Próbn jazd miał przeprowadzi bydgoski poci g holowniczy z dwoma barkami załadowanymi w glem. Wsiadłem wiec do poci gu (tego zwykłego) z takim wyliczeniem aby by po południu w Kostrzynie. Przyjechałem na czas na miejsce zbiórki uczestników próbnej jazdy.

Gdy wysiadłem na dworcu oczom mym ukazało si istne pobojuwisko. Leje po bombach, gruzy i inne pozostało ci po domach tego miasteczka. Był to pocz tek roku 1954. Nie przypuszczałem, e jedyn pozostało ci po dawnej wietno ci miasta b dzie na wpół zburzony dworzec kolejowy. Na szcz cie był w nim bufet, w którym zdołałem kupi sobie na drog ostatnie dwie bułki z szynk , ładnie zapakowane w papier.

Barki stały na redzie w Kostrzynie. Z nastaniem mroku holownik wzi ł je na hol i przy spokojnej, bezwietrznej pogodzie wyruszyli my w drog .

Z przedsi biorstwa Bydgoskiej eglugi, jako obserwator tej próbnej jazdy, wyst pił pan Szmid i pod jego komend przeprowadzano prób . O dobrym zmierzchu wypłyn li my z Warty na Odr trzymaj c kurs przy prawym brzegu. Ja wsiadłem do kabiny sterowej i ob-

serwowałem przebieg manewru formowania pociągów holowniczych i sprawnego podniesienia kotwic na barkach holowanych. Manewr przeprowadzono bardzo sprawnie, nie wydaję komend głosem. Raz tylko zagwizdał holownik. W pewnym momencie, gdy spłynęliśmy nie wiemy jak dwieście metrów, prawa na holu barka nagle zatrzymała się, skręciła nieco w prawo i pociąg za sobą lewą barkę. Holownik zwolnił bieg, hol się naprężył i w klasyczny sposób obie barki wpakowały się na mieliznę.

Rozpoczęła się morna praca czyszczenia barek przez holownik. Bosman zrzucił cumy, uzbroił się w sondę w postaci długiej tyki, obmierzył głębokość wokół barek. Okazało się, że obie barki siedzą dziobami płytko w piasku. Pan Szmid wraz z kapitanem postanowił czyszczyć obie barki sposobem zwanym w gwarze egipskiej „na ir”. W tym celu, wiecie latarniami – zwinęto linami stalowymi dzioby barek, nastąpił holownik odciągnął, ile się dało, rufy barek i powstał w ten sposób duży lej szeroki od „górnego wody” i zwyczajnie przy dziobach krótko zwinętych barek. Teraz nie pozostało nic innego jak tylko czekać, a zwinęta siła przy rzece, powstała pomiędzy barkami, wypłucze piasek pod dnem i z zewnętrznej strony, między burtami barek.

Ten powszechnie stosowany sposób oszczędza wysiłek załogi. Ma tylko jedną wadę. Trzeba długo czekać na pomysłny wynik. Korzystając z wolnego czasu postanowiłem posilić się bułkami kupionymi na dworcu. Odwinęłam papier, spojrzałem na szynk białego w środku bułki i widzę że zamiast smakowitej szyneczki po bułce są robaki.

Ze wstrętem wyrzuciłem obie bułki za burtę i z całego wszystkiego najgorszego włączyłem cicielce bufetu, oparłszy się o sterówki zapadłem w drzemkę. Z bladym witem zacząłem rozmawiać dźwiękami wleciemy na mieliznę. Obserwuj powierzchnię wody, patrz na działanie przy wypłukaniu tego piasek spod barek. Dochodzi do wniosku potwierdzonego przez kapitana i głównego nawigatora.

Otóż u ujścia Warty do Odry, w miejscu zwinętego przekroju poprzecznego obu rzek odłóż się niesiony z prądem piasek. Zjawisko to jest podobne do tworzenia się jak gdyby zapory dla niesionego z prądem wiru i piasku, który osadza się przy ujściu rzek w postaci podwodnej mielizny, zwanej z angielską „bar”. Jest to

niebezpieczne dla morskiego statku wchodzić do portu, gdy nagle napotyka on na płycznę zagrażającą mu wejście.

Tu, na Odrze, przy ujściu Warty powstało podobne zjawisko, utworzyła się mielizna którą należało wypłukać, rozmawiać odpowiednio ustawiając barki w kształcie leja.

Z biegiem czasu, po nieprzespanej nocy, głód zaczął mi coraz bardziej doskwierać. Wokół miejsca gdzie powstała płycznę znajdowała się dziewicza pustka. Nie ma gdzie wyjść. Ani jednego domku. Zwracam się o pomoc do kapitana, gdy sam herbatę trudno zaspoikować głód, a kiedy zejdziemy z mielizny – nie wiadomo. Kapitan, nie przewidując takiego obrotu sprawy, ma w swojej kuchence jedynie duży zapas jajek.

Aby się pożywić kupiłem od niego sześć, a może osiem jajek i ugotowałem je na twardo.

W tym czasie do kuchenki wszedł Szmid. Otworzył swój walizeczkę, wyjął z niej chlebek, maselko, należało wyłożyć plastry szyneczki czy jakiejś kiełbasy i zaczął po sobie i z naboje stwem konsumować.

Właśnie wtedy ugotowały się jajka, które zacząłem kolejno spożywać. Kiedy byłem przy piątym jajku pan Szmid, odwracając się do mnie od stołu skonstatował: czy nie obawiasz się pan, że jajka mogą panu zaszkodzić?

Ta do przysługa historyjka oprócz cierpienia z głodu, bo do Szczecina, po zejściu z „IRY” zajęchali my dopiero pod wieczór, miała te pozytywne strony gdy:

- dowiedziałem się jak w rzeczywistości ci wygląda Szczecin, bo na mapie przedstawiał do póki nie kółko,
- w praktyce dowiedziałem się jak rozmnażają się robactwo,
- jak zamiast jazdy nocą można płynąć w dzień,
- jak cięga się barki „na ir” bo oprócz tego sposobu są jeszcze inne: za pomocą holowników, używając buchłady, przeskakując na fali, podpierając bumszakiem itp.
- jak dbać o zdrowie bliźniego nie pozwolić mu umrzeć z głodu,
- jak robić zdjęcia pociągów holowniczych o zmierzchu i o wicie.

Oprac. Stanisław Januszewski

Z Panem Komandorem Mieczysławem Wróblewskim podjęliśmy pracę w Zjednoczeniu Egipskiej Ródlowej we Wrocławiu w 1972 r. Zjednoczenie zostało jak się to wówczas mówiło zdeglomerowane z Warszawy do Wrocławia, czyli przeniesione tam gdzie rzeczywiście było centrum Egipskiej Ródlowej, bo tu były dwie stocznie, największe przedsiębiorstwo przewozowe Egipska na Odrze, Navicentrum, przedsiębiorstwa budownictwa hydrotechnicznego oraz blisko zaplecza naukowego: Politechnika, Akademia Ekonomiczna. Decyzja okazała się być ze wszechmiar słuszną co okazało się w miarę upływu lat. Nastąpił burzliwy rozwój Egipskiej, stoczni, budownictwa wodnego co owocowało modernizacją odrańskich stopni wodnych, szczególnie po przyjęciu zarząd nad Odrę przez Zjednoczenie.

Do Zjednoczenia przeszedłem po dziesięcioletniej praktyce zawodowej na barkach motorowych i zestawie pchanym Tur (karna kompania no) Wcze niej z Panem Komandorem zetkn łem si jako słuchacz Jego wykładów z nawigacji w PST jak te na egzaminach na patent mechanika i kapitana. Łatwo we wzajemnych relacjach wynikała równie z doskonałej pamięci Komandora, który zapamiętał, e na Jego wykładach zawsze byłem w doskonale utrzymanym mundurze marynarskim (z pełną elegancją należąca do mundurowi jak to określał komandor) i z doskonale zdanych egzaminów, w których Komandor przewodniczył Komisjom Egzaminacyjnym. Równie pierwszy dzień pracy rozpoczął się w „pełnej gali mundurowej”.

Rozpoczęliśmy pracę w budynku mieszkalnym na ul. Oficerskiej i to nam, imponowało jako e w tym czasie było nas zaledwie dwóch oficerów eglugi ródł dowoj co zawsze z dumą podkreślał Komandor, a tu masz nomen omen na naszej ulicy, szczególnie wtedy gdy nasze postulaty z trudem docierały do wiadomo ci decydentów, którzy niejednokrotnie chcieli realizować plany przewozowe „na skróty” bez uwzględniania choćby przepisów. Tym nieraz usprawiedliwialiśmy ten stan rzeczy, mamy przecież do czynienia z „cywil band”. W tym czasie był utworzony Wydział Budownictwa i Administracji i my byliśmy t administracją, z czym nie mógł się pogodzić Komandor, bo ustalenia były takie e b dzie to Wydział Głównego Nawigatora, co z czasem nastąpiło, ale już w nowym budynku, wybudowanym na ul. Wita Stwosza. Komandor fakt ten skomentował tak mówiąc do mnie: Panie Kapitanie patrz Pan jakim zdolnym narodem jeste my, budynek buduje nasze przedsięwzięcie budownictwa hydrotechnicznego, na elementach wykonanych w stoczni rzecznej (rama H). Zajmowali my na ul. Oficerskiej mały pokój obok dwóch pokoi specjalistów budownictwa gdzie m.in. pracowała znana Pani Profesor z T S mgr in . Bogusława K dzierska.

Z ich dyskusji i rozmów z nimi niejednokrotnie czerpaliśmy wiedzę potrzebną nam nawigatorom. Niezapomnianym naczelnikiem tego wydziału był mgr in . – prymus budownictwa wodnego na Politechnice Gdańskiej, w pracy kolega, a poza pracą znakomity kompan. Nie lubił jednak wina z czarnej porzeczki, z którego słynął Komandor. Wolał mocniejsze trunki.

To On zasłynął pewnego cichego dnia z okrzyku „znalazłem”. Co znalazłem zapytałem wybiegając z pokoju. Błąd w kalendarzu. Był to jeden dzień po wiarygodnym kalendarzom. Inne dni to telefoniczne. Sprawy załatwiał tylko przez. Inne dni to papierowe. Niszczył kopie pism i wrzucał do kosza. Ale trzeba przyznać, e za jego czasów zmodernizowano stopniowo wodne na Odrze.

Komandora w osłupienie wprowadzał taki luzacki styl. W pokoiku tym jak w każdym biurze były regały, szafy biurowe i biurka. Ale nieprawda jest, e za szybko był

rysunek aglowca, jak to opisał artobliwie jeden z uczestników spotkania na mokrym pokładzie. Otóż nie pozwoliłby sobie Komandor aby coś wyrysowane niewprawnym ręką było umieszczone w witrynie. Otóż było tam zdjęcie szkunera ORP „Iskra”, na którym Komandor podczas praktyki w podchorążówce M.W. pobił rekord wycigu poprzez salinę.

Dalsza część opowieści o komandorze od aglowców i doktorze od syfilisa jest prawdziwa, byłem przy tym. Ten e doktor zasłynął również tym, e na delegacji do Budapesztu na posiedzenie Komisji Dunajskiej (w składzie kilku osób) przewiózł butelkę wódki i przez tydzień pobytu nie zdradził się z tym, e ma alkohol mimo nalegania i pytań czy ktoś coś ma. W czasie powrotu na granicy jego bagaż skontrolował celnik i widząc polską wódkę powiedział „pan to ma dryg do handlu, nie do picia e nie wypił pan to jeszcze pan zarobił (podczas pobytu za granicą w Polsce wódka podrożała). Trzeba było widzieć miny wyposzczonych kolegów z delegacji.

Z wódczanych zdarzeń warto jeszcze wspomnieć wesołe (dla niektórych) zdarzenie na podsumowaniu sesji Komisji Dunajskiej. Otóż uroczyście, na stojąco kelner podał na tacy do wyboru wszelkiego rodzaju alkohole w kielichach tej różnego kształtu i wielkości. Jeden z bardzo wyposzczonych uczestników toastu sięgnął po najwęższy kielich, z przeżyciem i rozczyłym płynem.

Wzniesiono toast i ten e uczestnik zakrzucił się, a po przyjściu do siebie wydusił z siebie westchnienie ...”o k...wa woda”.

Ale arty na bok, zaczynaj się schody!. Trudno było się przebić ze swymi sprawami w Zjednoczeniu, bo wiele sprzecznych interesów, a rodki mimo wszystko szczupłe. Do czasu! Byli my spychani dotąd a okazało się, e do przewozów zagranicznych trzeba ujednotwić polskie przepisy eglugowe, a do modernizacji dróg wodnych i do projektów konieczne są opinie nawigatorów. „Przyszła koza do woza”. Wtedy staliśmy się wami niejsi. Ale do ujednoczenia przepisów konieczne były wyjazdy do Genewy do prac w EKG ONZ w zakresie przepisów CEVNI i SIGNI. Kto o tym wiedział wówczas w Polsce.

A na nas spadł obowiązek uczestniczenia w pracach i wycieczki różnorodnych vipów, którzy mieli bilety darmowego przejazdu z M.K. po całej Europie i zwiedzali piękne Szwajcarię. a my od rana do nocy tyraliśmy nad wnioskami, które należało przyjąć lub odrzucić, a jeżeli tak to uzasadnić w języku obcym. Staliśmy w tajemnicy i z wielką intensywnością Komandor powtarzał język angielski a ja rosyjski, a wspólnie język niemiecki., chociaż Komandor niechętnie posługiwał się tym językiem w rozmowach prywatnych (bo oficjalnym językiem był angielski, francuski, rosyjski i hiszpański), z uwagi na niemiłe wspomnienia z oflagu Woldenberg, jego ewakuacji i marszu bez jedzenia oraz tragiczne wyzwalanie w miejscowości Deetz, gdzie

czołg z czerwonej gwiazdy oddał strzał z pocisku rozpryskowego do stodoły w której byli je cy, zabijając 50 osób i wielu raniąc jak opowiadał Komandor, aczkolwiek niechcinnie. Pamiłki z obozu była meteoropatia jakiej się nabawił w wyniku osłabienia organizmu. Na pół godziny przed opadami deszczu drczyła go przez minutę niebywała senność. Wstał, spacerował i jako to przechodziło, chociaż nie zawsze.

Malowniczo opowiadał o życiu obozowym. Przebywał w nim ze znanymi osobami wiatami nauki i kultury, z wiedzy których korzystał w pełni, biegając z wykładu na wykład. Również doskonalił język angielski i niemiecki i jak to mówił aby nie powtórzyła się sytuacja jak ta na egzaminie końcowym na podchorążówce, gdzie jeden z podchorążych na egzaminie z języka niemieckiego, otrzymał pytanie: was machter Kuh?. Podchorążym niczym nie zraony odpowiedział „muuuu”. Sehr gut powiedział egzaminator i chociaż mruknął, za refleks.

Na tym zakończył przepytanie delikwenta słabo znającego ten język i wpisał ocenę b. dobrą. Między wykładami w obozie musiała być herbatka o 17-tej na wzór angielski, parzona z „niczego” bo rzadko ci było kto dostał paczkę z tym rarytasem. Po tych opowieściach jeszcze większej nabrałem ochoty do nauki języków w czym Komandor pomagał ochoczo. Dobrze że Komandor nie sprawdził tej wiedzy po latach (przy pierwszym spotkaniu na mokrym pokładzie), które minęły, bo załamała by rękę. Bez swego kontaktu język ulega zapomnieniu. W latach osiemdziesiątych minionego wieku ustały wszelkie wyjazdy zagraniczne, brak pieniędzy i zainteresowania egzaminami, po likwidacji Zjednoczenia przyniósł skutki, które widzimy obecnie.

W latach siedemdziesiątych tych bardzo dużo pisało się pism, wyjazdów, wniosków, kierowanych do władz nadrzecznych i jednostek z którymi Zjednoczenie współpracowało. Na telefon nic, tylko pismo. Hala maszyn gdzie pisały pisma maszynistki była zawałona i kolejka bardzo długa, a o przyśpieszeniu trzeba było usilnie prosić. Nas to nie dotyczyło bo wcześniej posiadałem umiejętność pisania na maszynie z czego Komandor był niezmiernie zadowolony po ujawnieniu tej umiejętności.

Wtedy błyskawicznie pisali my pisma które nakazywała „dyrekcja”, nie mogąc wyjść z podziwu, że mamy takie chody na hali maszyn. Długo nie zdradzali my tego, aby nie było obciążeniami dodatkowymi czynnościami, które nie należały w naszym zakresie. Nie sam prac w biurze się wyje.

Wtedy błyskawicznie pisali my pisma które nakazywała „dyrekcja”, nie mogąc wyjść z podziwu, że mamy takie chody na hali maszyn. Długo nie zdradzali my tego, aby nie było obciążeniami dodatkowymi czynnościami, które nie należały w naszym zakresie. Nie sam prac w biurze się wyje.



Opowieść o Odrze na statkach Muzeum Odry

Komandor opowiadał o swojej młodości, a szczególnie o słuźbie, chociaż krótkiej z uwagi na wojnę i przebiegające siły wroga, na słynnych okrętach typu ptaszek (Jaskółka), gdzie swego czasu było tylko dwóch oficerów. Z tego czasu, oczywiście przed wojną, zostało powiedzenie: „panie poruczniku kto z nas musi zostać na okręcie, ja wychodzę”. Wychodząc z biura niezmiennie powtarzał panie kapitanie kto z nas musi zostać, ja wychodzę. Jako mój szef miał obowiązek chodzenia do dyrektorów po podpis wychodzących pism, czego nie znośił, bo musiał tłumaczyć od a do z wszystkie sprawy, a całej swej wiedzy, która była podstawą napisania jakiejś opinii nie sposób było przekazać szczeromówcą dowym jak ich nieraz nazywał w złości. Pewnego razu chcąc się poskarżyć na stosunki w firmach powiedział do dyrektora: „panie dyrektorze nasi dyrektorzy w firmach są jak dzieci”. Na to dyrektor wziął słuchawkę telefonu, wykręcił numer do domu i zapytał jak tam dzieci? I na tym rozmowa się skończyła.

Komandor nie mógł po tym dojść do siebie, przepuszczając ze wstępnym powietrzem przez zaciśnięte zęby, jak to miał w zwyczaju, gdy był mocno poruszony.

Płace w Zjednoczeniu wbrew pozorom były niskie i stałoby się utrzymać mnie w Zjednoczeniu skierowano mnie na studia w Akademii Ekonomicznej i do dodatkowej pracy w godzinach urzędowania, do nauczania w Technice i nawigacji. Przedmioty i klasy przejąłem po kapitanie Witku Samuela.

Korzystałem długo z jego opracowania przedmiotu i wiedzy Komandora, z którym konsultowałem wykłady. Zatem były to czasy intensywnej pracy na wielu frontach. W szczególności wiele czasu wymagało przygotowania naszego stanowiska na obrady w Genewie, na które je działo Komandor wołał wielu vipów na wyjazdy turystyczne bo mieli bilety wolnego przejazdu

przez Szwajcari i w czasie gdy Komandor pracował w Komisji oni zwiedzali ten pi kny kraj przez sze dni, bo tyle trwały sesje..

Wtajemniczał mnie w ka dy szczegół bo zaplanował, e zast pi go w tej pracy bo sam wybierał si do pracy kontraktowej w Afryka skiej Komisji Gospodarczej ONZ.

Z biegiem czasu coraz mniej vipów je dziło do Genewy bo ministerstwo ograniczało coraz bardziej rodki, bo przecie wszystko było limitowane, a ja zostałem doko-
optowany do wyjazdów, bo przed wyjazdem Komandora do Afryki w Komisji musiał by przedstawiony i zaakceptowany przez tamte gremia nast pca, z którym mo nab dzie rozmawia natematy eglugowe.

Niejednokrotnie rozmawiali my o losach oficerów Marynarki Wojennej po 1945 r. i o słynnych procesach sfin-
gowanych w latach pi dziesi tych. Nie były to modne tematy mimo rehabilitacji oficerów uprzednio skaza-
nych. Jak wiemy Komandor został usuni ty z marynarki wojennej i podj ł prac na wybrze u w jednej z prze-
twórni rybnych, gdzie kobiety oprawiały ryby no ami ze zwykłej blachy. Opowiadaj c o tym powiedział z przek sem: a czy wie pan panie kapitanie jaki był mój

pierwszy wniosek racjonalizatorski? kazałem nao-
strzy wszystkie no e. Nie dane mu jednak było wdra-
nie kolejnych wniosków racjonalizatorskich równie
wa nych i nowatorskich bo otrzymał zakaz pracy na
wybrze u i przeniósł si do Wrocławia co Jemu i Wro-
cławowi wyszło na dobre.

Rozwa ali my na mokrym pokładzie czy Komandor
zrobiłby wi ksz karier w MarWoju od tej we Wro-
cławiu. Otó moim zdaniem było to niemo liwe. Z opo-
wiada Komandora wynika e tam zderzyły si dwa
ywioty. Jeden to oficerowie wykształceni przed wojn ,
z praktyk morsk w czasie wojny i oficerowie po-
wojenni niejednokrotnie wg zasady nie matura... na-
le cy najcz ciej do jedynej i pó niej przewodniej.
Komandor pytany dlaczego nie poszedł ich ładem dla
rozwoju kariery i nie wst pił, odpowiedział z wła ci-
wym sobie syczeniem... „my my takim r ki nie poda-
wali”. ródl dzie jednak poznało si na zaletach Ko-
mandora i nagrodziło Go przywilejem kształcenia
młodzie y w marynarskich mundurach, wysokimi
funkcjami w administracji eglugowej i najwy szymi
odznaczeniami resortowymi i pa stwowymi.

Oprac. kpt. egl. ródl. Władysław Chaszczowski

Tadeusz Wydrych

Ballada marynarsko – hydrotechniczna

Moje wspomnienia wi si ze szkół w której zdobyłem zawód.

Sk dsi towzi ło, i jak to si stało,
emi si w Szkole eglugi uczy zachciało.
Mogłem si uczy na lekarza,
Lotnika, muzyka, aptekarza,
Tokarza, murarza, a nawet frezera.
Amnie si zachciało uczy na Brücknera.
Marynarzem zosta , nawet kapitanem,
W najgorszym wypadku mogło by bosmanem.
Po egzaminie...do pływania” brała mnie pokusa,
Lecz ycie zrobiło mi całkiem niezłego psikusa.
Zostałem przydzielony do - wówczas bardzo modnej -
Doborowej kompanii - Wydziału Gospodarki Wodnej.

Rozpocz łem nauk w dniu 01.09.1959 roku.... W szkole rojno i gwarno, przyjechali my z całej Polski Było by bardzo
fajnie, a nawet uroczo, ale wyrok boski zesłał na nas „Plagi Egipskie” - ab , Słonia - a nawet Cukierka. Do tego
Szprych !...Hien !...Owsa!...niech to czort! -- Poniewierka!!! Pryciupa, Kapo, Suchar, a nawet Małgosia. Brali si za
nas ostro, ka dy Boga prosił...aby przestali. Do tego Incuczuna, Dziwa, tak e inne - przemile dziewcz ta. Kauczuk,
Stru , Cyrka, Kolejarz - wszystkich nie pami tam.

Po uko czeniu szkoły praca, wojsko, mał e stwo – niektórym studia si zdarzyły. Spełniali my marzenia , lecz nie
starcza siły, aby wszystko opisa dokładnie. Ka dy z nas pchał dziarsko „okr t swego ycia”, 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 inną stronę...

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 wesołości.
Ta wieś była okrutna...kończy się żywot naszej szkoły!!!
Poszły w ruch dawna zarzewia absolwenckie pióra,
Poszły do władz protesty, skargi, lecz „wrocławska góra”
Robi swoje. Padła nasza szkoła...nie czekaj zbyt długo,
Poczęgali my się na dobre z Odrą skądś głąb.
„Gdy wiemy wszystkie sposoby ratunku upadły,
Wśród serdecznych przyjaciół psy zjadły”.

Nasze, tak wspaniałe czasy, koniecznie w sprężynie trzeba trenami Jana z Czarnolasu.

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

Zniknął przed budynkiem szkoły statek flagowy, przy którym pozowaliśmy do zdjęć. Pozostała na frontowej ścianie szkoły tablica pamiątkowa, pozostała skromna sala pamięćci szkoły, oraz przed szkołą – rury okrętowe, jako niemiłe 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 niedługo, 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 przyjął nazwę - Ministerstwo żeglugi i Gospodarki Wodnej.

Wówczas wszystko było w jednym reku – morze, rzeki, jeziora, zbiorniki retencyjne oraz żegluga dalekomorska, przybrzeżna i ródłdowa. I to było właśnie ciwem 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 ródłdowej i Gospodarki Wodnej. Z dumą wspominamy i pamiętamy jak w tym okresie dynamicznie rozwijała się flota marynarki handlowej, rybacka flota DALMORU oraz odrzańska i wiatłana flota ródłdowa. Koledzy marynarze mogą powiedzieć w tym temacie dużo więcej. Byliśmy dumni, gdy statki i kutry rybackie z polskimi banderami zdobywały kontynenty i da-



Tablica pamiątkowa na murach Szkoły

lekie łowiska. Byliśmy dumni z budowy na Odrze jazów, luz, z modernizacji obiektów hydrotechnicznych w latach 70 ubiegłego stulecia. Budowali my nawet na Łabie w ówczesnej Czechosłowacji. Jestem pewien, że kiedyś z nas 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 roku zostały zlikwidowane, a nauka w szkole ukierunkowana była jedynie na kierunki e-



Plakiety zjazdów absolwentów Szkoły

glugowe. Przecie przez calutki czas gospodarce narodowej byli i s nadal potrzebni specjali ci hydrotechnicy, bez których eglugajest niemo liwa.

Gdyby te wydziały pozostały w szkole, jedynej wówczas szkole w Polsce o takich kierunkach i tradycji - z pewno ci by przetrwała. Przyszła szkoła eglugi która ma powsta , powinna uwzgl dni .

Wydział Gospodarki Wodnej który wraz z kolegami uko czyłem, był ukierunkowany na zapobieganie powodziom, zwracał uwag na dobrze poj t ekologii , na zasoby wodne, na czysto i ochron rodowiska, na eglug , jako tani i ekologiczny transport. Szkoła uczyła budownictwa wodnego, przywozłem zeszyt z tego przedmiotu, jest w ród nas wykładowca tego przedmiotu pani profesor K dzierska – in ynier hydrotechnik.

Uczyli nas w tym czasie tak e naukowcy z Politechniki Wrocławskiej na ? etatu, lekko nie było. Uczyli dobrze poj tej gospodarki wodnej, która powinna polega na przewidywaniu, a nie na likwidacji skutków złej gospodarki na wodach wszelakich. Jak wiadomo, likwidacja skutków jest bardzo droga i mo na j porówna do wojny. Aby wypowiedzie komu wojn trzeba najpierw stworzy , wyszkoli , wy ywi , ubra i dobrze wyposa y armii w karabiny, czołgi, samoloty, okr ty...

Po zwyci skiej wojnie okazuje si , e stracili my połow wojska oraz 90% sprz tu. Mam w tpliwo ci czy

w takiej sytuacji t nasz wojn wygramy. To jedynie przykład, który zasygnalizowała powód tysi ciecia – kiedy w dorzeczu Odry ycie straciło grubo ponad 100 osób. Straty materialne to grube miliardy złotych – nie do oszacowania.

O takich sprawach wła nie - prawdziwa gospodarka wodna wyra nie mówi. Skutki złego gospodarzenia wyra nie wida ...wida to na rozgrzebanym zbiorniku w Raciborzu, który ju dawno powinien chroni tak e Wrocław. Wida to tak e na hydrow le Malczyce.

Temat przewidywania skutków w gospodarce wodnej powinien by wdra any od najmfodszych lat, od przedszkola, poprzez wszelakie szkoły, media, a nawet ko - ciół. Ostatnio dochodzi do tego, e papie Franciszek ze swej papieskiej ambony zwraca uwag na zagro enia wynikaj ce z ocieplenia klimatu. Ka dego roku do mórz i oceanów wrzuca si ponad 5 mln ton torebek i butelek plastikowych, z czego 1/3 to prezerwatywy. Potem si dziwimy ze ryby nie mog zaj w ci .

Gdyby mnie ktokolwiek zapytał co obecnie robi jako emeryt, jak sp dzam wolny czas - odpowiem bez zaj k ni cia pełnym zdaniem. "Przez calutki czas staram si by w kontakcie z bardzo mił pani - Odr na odcinku opolskim, gdzie z przyjemno ci sp dzam czas łowi c ryby i zapraszam do wspólnych połowów". Woda w Odrze zmierza do drugiej klasy czysto ci.

Tadeusz Wydrych

Korespondencj prosimy kierowa na adres:

H/P Nadbor, Górny awanport luzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, Wybrze e Wyspia skiego 27
e-mail nadbor@fomt.pl; <http://www.fomt.pl>. „Bractwo Mokrego Pokładu”

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

Mecenas Biuletynu: Stocznia Malbo Sp. z o.o., Hydroprojekt Sp. z o.o., ABM Sp. z o.o. Wrocław,
e-gluga Bydgoska Sp. z o.o., Fabiko Sp. z o.o. Szczecin, OT Logistics SA