

# PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie  
[www.fomt.pl](http://www.fomt.pl)

Biuletyn Nr 171

Rok XV

Grudzień 2017 r.

Wydanie biuletynu wspierane przez  OT LOGISTICS  
Inteligentna logistyka & transport

## Rada Naukowo-Programowa Kanału Elbląskiego

Z przyjemnością informujemy, że Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego, uchwałą nr 51/826/17/V z dnia 28 sierpnia 2017 r. powołał prof. Stanisława Januszewskiego, autora pierwszej na gruncie europejskim monografii Kanału Elbląskiego (FOMT, Wrocław 2003) na członka Rady Naukowo-Programowej ds. Szlaku Kanału Elbląskiego. Na pierwszym, inauguracyjnym posiedzeniu Rady, które miało miejsce w Olsztynie, w Muzeum Nowoczesności Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego Gustaw Marek Brzezina wręczył powołanym członkom Rady akty nominacyjne, a profesor S. Januszewski, przypomnijmy - autor pierwszej w piśmiennictwie europejskiej monografii Kanału Ostródzko-Elbląskiego (2001), wygłosił wykład inauguracyjny „Kanał Elbląski – pomnik dzie-



Wykład

dzictwa światowego”, podnosząc pilną potrzebę wpisania Kanału na listę dziedzictwa światowego UNESCO.



Marszałek wręcza nominację

**COMIESIĘCZNE SPOTKANIA „BRACCTWA MOKREGO POKŁADU”  
W KAŻDY PIERWSZY CZWARTEK KAŻDEGO MIESIĄCA godz. 17.00 (bez względu na pogodę)**

## „Ciekawostki historyczne Głogów”

Nie chcę być posądzany o megalomanię ale zabieram głos w myśl zasady by materiały historyczne były konsolidowane w jednej „bryle”, a nie jak to powszechnie u nas bywa pieczołowicie były chomikowane przez ich posiadaczy. Taki model rozdziału wiedzy historycznej bardziej szkodzi niż pomaga w udostępnianiu pełnego zakresu wiedzy czy zdarzeń historycznych. W przypadku prezentacji rysu historycznego głogowskiej stoczni, z racji stoczniowego tematu edycji przyszłorocznego odrzańskiego kalendarza mój zasób wiedzy chciałbym udostępnić, uzupełniając niejako tekst z Biuletynu nr 170.

Jak powszechnie wiadomo początki żeglugi parowej budowane były przez prywatnych przedsiębiorców którzy dostrzegali jej perspektywy i natychmiast przystąpili do ich wykorzystywania. W kolejnych dekadach, aż do początku I wojny światowej odrzańska żegluga przeżywała swój wielki rozkwit. Boom żeglugowy rzecz jasna wymagał inwestycji, przede wszystkim w tabor pływający co z kolei rodziło zapotrzebowanie na stocznie, które to budowałyby nowe jednostki pływające i remontowały już eksploatowane. Zapotrzebowanie na nowe statki w miarę rosnącego ruchu w odrzańskich portach (w tym też i Głogowa) stale się zwiększało co zaowocowało podjęciem decyzji o wybudowaniu stoczni. W 1879 roku powstało w Głogowie Towarzystwo Żeglugi Parowej (Dampfschiffahrts Gesellschaft J.J. Hoffman & Co). Po fuzji tego armatora z firmą spedycyjną Leichtentritt funkcjonowała pod nazwą Neue Oder Schiffahrts-Gesellschaft Leichtentritt & Hoffman.

Spółka ta włączyła się w transport śródlądowy zakupując trzy holowniki parowe. W wyniku kolejnego przekształcenia spółki w 1889

roku powstało przedsiębiorstwo Dampfschiff-Rhererei Emanuel Friedländer & Co z siedzibą we Wrocławiu które w głogowskim Porcie Zimowym uruchomiło małą stocznnię remontową. Jak przystało na tak ekspansywną firmę małe warsztaty remontowe nie były rozwojowe i zakupiono na terenie gminy Zarkau 47 ha gruntu u ujścia do Odry rzeki Czarnej (Schwarzwasser) i tam też przeniesiono stocznnię z Portu Zimowego. Poprzez pogłębienie i poszerzenie nurtu Czarnej powstał basen stoczniowy z nabrzeżem. Uroczystość oficjalnego otwarcia stoczni miała miejsce 19 listopada 1890 roku i tak też rozpoczęła się 55-letnia historia Schifswerft Zarkau..

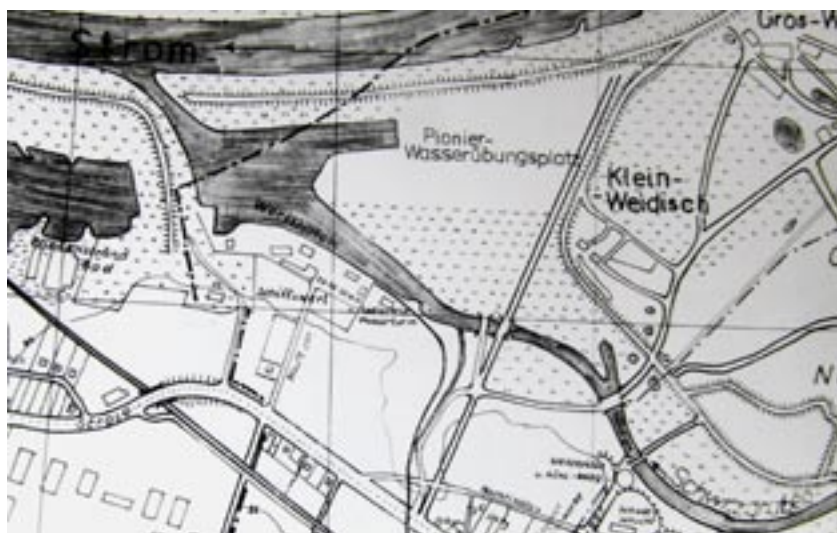
Podjęte w przeciągu kolejnych kilkunastu lat inwestycje umożliwiły oprócz remontów również i budowę nowych statków dla siebie jak i dla obcych armatorów. Po zakończeniu I wojny światowej stocznia przechodziła ciągłą modernizacją techniczną i rozbudowywano jej wyposażenie. 1 stycznia 1930 roku nastąpiło przejście przedsiębiorstwa Emanuel Friedländer & Co przez Schlesische Dampfer-Compagnie Berlin Lloyd AG z siedzibą w Hamburgu i Wrocławiu. Firma SDC Berlin Lloyd AG była już od 1887 roku jedną z największych firm żeglugowych we wschodnich Niemczech. W 1931 roku w wyniku zakończenia inwestycji „prostowania” koryta rzeki w okolicach Głogowa zaistniała potrzeba wybudowania przez stocznnię kanału łączącego ją z rzeką, co pozwoliło na kolejne powiększenie powierzchni zakładu. Na nowo zakupionym terenie wybudowano w 1940 roku dwa nowe wyciągi dla statków. W roku 1942 po raz kolejny nastąpiło powiększenie zakładu



Stocznia Głogów 1934 r.



Stocznia w porcie Katedralnym 1946



Plan rozbudowy stoczni

do 6,8 ha powierzchni. Stocznia była, tak jak i stocznia Wollheima na wrocławskim Kozanowie, przedsiębiorstwem samowystarczalnym, z własnym zaopatrzeniem w wodę pitną poprzez wieżę ciśnieniową, z własną kanalizacją i centralą elektryczną. Stocznia zawdzięczała swój sukces (a była największą na Odrze po upadku stoczni Wollheima) wiedzy technicznej i zmysłowi handlowemu dyrektora Ludwika Krusego. Zarządzał stocznia przez 40 lat (1901–1941), w roku 1941 stanowisko dyrektorskie objął jego syn Werner Kruse, który kierował zakładem do zakończenia II wojny światowej. W czasie trwania wojny produkcja stocznia była nadal intensywna, ale w większości związana z maszyną wojenną. Zatrudnienie w tym czasie dochodziło do 600 osób, w tym do pracy przymusowej zmuszana była duża grupa jeńców wojennych.

O tym że korzystano z pracy przymusowej świadczy relacja Ludwika Kąkolewicza: „w 1941 roku pracowało w stoczni ponad 200 obcokrajowców, w tym 40 Polaków, 40 Chińczyków, 7 Czechosłowaków, 15 Rosjan, 20 Serbów, 12 Holendrów, 40 Francuzów i po 1943 roku 40 Włochów. Również w zależności od okresu zatrudnionych było z nakazem pracy od 20 do 30 Niemców. Stałych pracowników niemieckich z Głogowa i okolic zatrudnionych było 300 osób, w tym 15 kobiet. Również w latach 1940 – 1942 przed wywiezieniem do obozów zagłady, do pracy przymusowej w stoczni wykorzystywano głogowskich Żydów”

Z relacji Ludwika Kąkolewicza wiemy, że produkowano tu zewnętrzne kadłuby łodzi podwodnych i łodzi desantowe. W sprawozdaniu polskiego rzeczoznawcy z 1946 roku dotyczącym

stanu odrzańskich stocznii po wojnie znajdujemy wzmianki o produkcji wojennej w stoczni Zarkau rozpoczętej w 1942 roku, „w zakresie jednostek wojennych 8 łodzi desantowych (Pi-L-Boote), 12 łodzi motorowych dla saperów (H-Boote), 6 pełnomorskich promów motorowych, 80 sekcji dziobowych kadłuba niesztynnego łodzi podwodnych. Stocznia została zamknięta 10 lutego 1945 roku .

Na skutek działań wojennych została częściowo zniszczona przez ostrzał artyleryjski, spalona i przejęta przez Armię Czerwoną.

W stoczni Zarkau od początków jej istnienia wyprodukowano 430 jednostek pływających: holowników, barek bez napędu, szalup, barek motorowych, promów, koszarek i jednostek specjalnego przeznaczenia.

Nie mniej fascynująca jest mało znana historia stoczni „Katedralnej” lub w innej nomenklaturze nazywanej Stocznia nr. 1. Niektóre źródła podają, że była to stocznia wyłącznie dostosowana do produkcji na cele wojenne. Zaraz po przekazaniu przez Armię Czerwoną zastano jedną barkę desantową „na chodzie” która została przekazana Państwowemu Zarządowi Wodnemu, 4 barki niezabudowane na pochylni stoczni i jedną zatopioną. Wszystkie jednostki zostały przejęte przez Marynarkę Wojenną.

I na tym pragnę zakończyć przedwojenną historię głogowskiej stoczni. Jej dalsze, powojenne już dzieje można znaleźć na kartach Odrzańskiego Kalendarza na 2018 rok.

Historię głogowskiej stoczni spisałem na podstawie kroniki FAMABY.

Janusz Fąfara

## Wizyta studyjna w Norwegii

W dniach 16-20/11/2017 przedstawiciele Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, prowadzącej Muzeum Odry - Stanisław Januszewski, Mariusz Gaj oraz Damian Bernaszk na zaproszenie Królewskiego Muzeum Marynarki Wojennej Norwegii w Horten odbyli wizytę studyjną. Była ona możliwa dzięki wsparciu Funduszu Współpracy Dwustronnej – część „b” dla Programu PL08 „Konservacja i rewitalizacja dziedzictwa kulturowego” w ramach MF EOG i NMF 2009-2014” przekazanemu przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

Wizyta była nie tylko okazją do poznania kierunków prac wielu muzeów norweskich, zwłaszcza Królewskiego Muzeum Marynarki Wojennej Norwegii, którego dyrektor Komandor Hans Petter Oset poświęcił sporo czasu byśmy mogli zapoznać się również z zabytkami budownictwa wodnego kanału Vormna, z Muzeum Flisactwa i przemysłu drzewnego w Fetsund, z Muzeum Wielorybnictwa w Sandefjord i Kanału Telemark (szersza relacja: <http://www.fomt.pl/index.php/projekty/aktualne/wizyta-studyjna-norwegia>). Powstanie kanałów Vormna i Telemark związane jest z imieniem polskiego inżyniera Aleksandra Waligórskiego, który po Powstaniu Listopadowym wyszedł z Polski i pracował w Norwegii, zajmując tam stanowisko dyrektora Departamentu ds. Kanałów.

### Kanał Vormna

Prowadzony jest skanalizowaną rzeką Vormna, od miejscowości Minnesund na południowym brzegu jeziora Mjøsa, do rzeki Glomma poniżej miejscowości Vormsund, na długości 30 kilometrów. Rzeka wzięła swe miano od „ciepła”, bowiem nigdy nie zamarzała, w przeciwieństwie do rzek z nią się łączących. Była trudna dla że-

glugi, obfitowała w progi skalne, a jej spadek do rzeki Glomma sięgał 10 metrów. O jej kanalizacji myślano już w XVIII stuleciu, powracano ku temu tematowi w latach 20. XIX wieku. Dopiero jednak w 1862 roku uregulowano rzekę Vormna od jez. Mjøsa do Eidsvoll.

W 1906 roku w Svanfoss zbudowano jaz czteroprzęsłowy i krótki, wykuty w skale, kanał śluzowy. Powstała tutaj śluza komorowa o długości 60 metrów i szerokości w głowach 5,35 m., pokonująca spadek wody 3,61 m. Zamykana wrotami wspornymi drewnianymi, wypełniana/ opróżniana wodą przez zastawki we wrotach. Funkcjonuje do dzisiaj obsługując ruch jednostek pasażerskich, turystycznych i rekreacyjnych.

Na stopniu wodnym Svanfoss znajdujemy też budynek mieszkalny śluzowego pochodzący z pocz. XX wieku. Jaz zmodernizowano w latach '60 XX wieku, wprowadzając w przesłach stalowe zamknięcia segmentowe sterowane z maszynowni usytuowanych na filarach.

### Elektrownie wodne Glommy

Żegluga towarowa ustała z chwilą budowy elektrowni wodnych na Glommie, których jazy drogę wodną zamknęły. Elektrownia wodna w Rånåsfoss na rzece Glomma powstała w latach 1917-1922. Projektował ją Augustin Thoresen Paus, który został pierwszym dyrektorem spółki Akershus Energi, która do dzisiaj eksploatuje elektrownie wodne tego dorzecza. Elektrownia Rånåsfoss, pracująca na spadzie 12 metrów, była jedną z największych i najnowocześniejszych, a dzięki swej monumentalnej architekturze i innowacyjnym rozwiązaniom technologicznym stanowi dzisiaj cenny dokument dziedzictwa kultury technicznej Norwegii. Jej hydrozespoły mają moc



Svanfoss - jaz i śluza



Elektrownia Rånåsfoss I

98 MW i wytwarzają rocznie około 515 GWh. Złożona jest z dwu części – starsza (I) znajduje się po wschodniej stronie Glomma i wyposażona jest w sześć turbin Francisa. Nowsza (II) powstała na zachodnim brzegu w końcu lat '70 XX wieku, a zainstalowano w niej turbinę Kaplana. Wyjątkową jest konstrukcja zapory i jazu na rzece. Jedno z przesł zamknięte jest jazem walcowym, a przesło w kanale energetycznym elektrowni (II) zyskało zamknięcia cylindryczne.

Współcześnie elektrownię Rånåsfoss I zmodernizowano i urządzono w niej również centrum informacyjno - dokumentacyjne energetyki i interaktywną wystawę, która prowadzi ku historii wytwarzania energii elektrycznej i społecznych aspektów rozwoju energetyki, także ochrony środowiska. Rokrocznie przyjmowanych jest tutaj około 6000-7000 uczniów.

### Muzeum Flisactwa

Wędrówka kanałem Vormo i rzeką Glomma doprowadziła nas również do Fetsund, którego Muzeum kultuwyje pamięć flisactwa i przeróbki drewna która stanowiła jedną z głównych gałęzi przemysłu Norweskiego, zyskując wręcz miana przemysłu narodowego.

Muzeum w Fetsund usytuowano w dawnej przystani flisackiej, wokół której funkcjonowały liczne tartaki. Tutaj rozpinano tratwy i sortowano spławiane drewno. Tutaj remontowano i budowano jednostki służące do holowania tratw. Przystań rozciągała się na długości 2,5 km. Na jej terenie znajdujemy dziś liczne budynki magazynowe, warsztatowe, a na wodzie pływające domki - obiekty socjalne, w których robotnicy odpoczywali. Obok nich licznie reprezentowane są różne typy jednostek pływających, służących flisactwu, od niewielkich łodzi wiosłowych po holowniki parowe i spalinowe. Najstarsze pochodzą z lat 90.XIX wieku. Znajdujemy tutaj również tartak z



Tartak

piłą, w którym następowała przeróbka spławianego drewna na deski i belki. To obiekt, którego wyposażenie demonstrowane może być w ruchu, podobnie jak charakterystyczne domy flisackie na wodzie i liczne jednostki pływające. Muzeum prowadzi warsztat szkutniczy i pracownię konserwacji łodzi, wykonując również konserwację zabytkowych jednostek. Ma na swoim koncie wykonanie repliki łodzi wikingów, a także łodzi z epoki cesarstwa rzymskiego.

Przystań w Fetsund powstała w 1861 roku i pracowała do 1985. Zatrudniano tutaj ponad 800 robotników. Spławiano drewno z dorzecza rzeki Glomma, obejmującego 1/8 obszaru Norwegii. Wcześniej rozpinano tratwy i sortowano drewno w Bingen, położonym wyżej. Przystań przeniesiono do Fetsund, bowiem tutaj rzeka szeroko się rozlewa i można było pracować na obu jej brzegach. Tutaj również dochodziła od 1861 linia kolejowa, co sprzyjało dalszej dystrybucji drewna. Począwszy od lat 60.XX wieku sortowanie drewna zostało zmechanizowane, a jego transport z lasów porastających dorzecze Glommy przejęły samochody ciężarowe. W roku 1985 przeprowadzono ostatni flis. Szczęśliwie już w rok później stworzono tutaj muzeum flisactwa. Dzięki temu do



Domki flisaków



Holownik Isnaes 1908 r.



Dźwig pływający z 1890

dziś przetrwały charakterystyczne dla przystani budowle i jej wyposażenie oraz tabor pływający.

To jedyne muzeum tego typu w Europie Północnej. Swoistym jego dopełnieniem może być bawarskie muzeum w Inn, eksponujące tradycje flisactwa alpejskiego i spławu drewna górkimi potokami. Tę specyficzną technologię wykorzystywano również w górzystych dorzeczeniach rzek norweskich. Jej relikty odnajdujemy również na Dolnym Śląsku, w Sudetach.

### Kanał Telemark – ósmy cud świata

Przez kilka długich jezior i 8 stopni wodnych z 18 śluzami łączy Skien z Dalen w południowej Norwegii, w regionie Telemark. Pierwotnie składał się z dwóch kanałów. Kanał Norsjø - Skien ze śluzami w Skien i Løveid powstał w latach 1854 - 1861 i połączył Skien z jeziorem Norsjø. Dłuższy, Kanał Bandak - Nordsjø uruchomiono w 1892 roku. Poszerzono kanał prowadzony z jeziora Norsjø przez jeziora Flåvatn i Kviteseidvatn (Kviteseidvatnet) na jezioro Bandak, nad którym położone jest Dalen.

W Europie kanał ten, w chwili jego ukończenia postrzegany był jako „ósmy cud” świata techniki. Kanał Bandak - Nordsjø powstał z myślą o przewożeniu towarów i pasażerów, spławie drewna i ochronie przeciwpowodziowej osad w jego biegu usytuowanych.

Kanał Telemark składa się z 18 śluz, ma długość 105 kilometrów, a jego stopnie wodne z jazami i śluzami pokonują spadek wody 72 metrów. Największą śluzą jest śluza Vrangfoss, licząca 5 komór, pokonujących spadek wody o wysokości 23,0 m.

Idea budowy kanału pojawiła się w roku 1805, ale prace projektowe zakończono dopiero w 1844. Jego autorami byli Engebret Soot – dyrektor Kanałów i Portów Norwegii, jego asystent Aleksander Waligórski oraz Roiem i Jahan Tullin Thams.

Aleksander Fortunat Józef Roch Waligórski herbu Odrowąż urodził się 26 lutego 1802 r. w Drugni koło Chmielnika w dawnym województwie krakowskim, zm. 19 lipca 1873 r. w Paryżu. Wychowanie wojskowe zdobywał w Korpusie Kadetów w Kaliszu, a następnie w Szkole Wojskowej Aplikacyjnej w Warszawie. Od 1826 r. był wykładowcą w tej szkole oraz w Szkole Artylerii, gdzie nauczał matematyki, geometrii i mechaniki. W stopniu porucznika, a następnie kapitana, jako artylerzysta walczył w Powstaniu Listopadowym, dwukrotnie odznaczony był krzyżem Virtuti Militari. Po upadku Powstania emigrował do Francji. Tam, dzięki poparciu generała Józefa Bema pogłębiał swoją wiedzę we francuskiej Szkole Artylerii w Metz. Generał Bem uważał bowiem, że zadaniem emigracji jest nie tylko gotowość do walki zbrojnej o wyzwolenie ojczyzny, ale i zdolność do przeniesienia na grunt Polski, kraju o domi-

Śluza	Kilometraż	Wysokość podnoszenia (m)	Liczba komór	Czas przejścia (min.)
Skien	105	5,0	1	20
<a href="#">Løveid</a>	99	10,3	3	35
<a href="#">Ulefoss</a>	81	10,7	3	40
<a href="#">Eidsfoss</a>	77	10,0	2	30
<a href="#">Vrangfoss</a>	75	23,0	5	60
<a href="#">Lunde</a>	68	3,0	1	15
<a href="#">Kjeldal</a>	65	3,0	1	15
<a href="#">Hogga</a>	64	7,0	2	25



Śluza Hogga 1861

nującej gospodarce rolno-hodowlanej, zdobycy rewolucji industrialnej i poprzez modernizację i transformację gospodarki narodowej włączenie wolnej Polski do rodziny rozwiniętych krajów europejskich. Stąd zabiegał o możliwość kształcenia młodzieży emigracyjnej w wojskowych szkołach technicznych Francji, jedynych dających wówczas wyższe wykształcenie techniczne.

W roku 1838 Waligórski wyjechał do Norwegii. Tam znalazł zatrudnienie jako asystent Dyrektora Kanałów i Portów, a od 1846 r. pełnił obowiązki dyrektora Departamentu ds. Kanałów. W Norwegii spędził 17 lat regulując rzeki i budując kanały. Brał udział w planowaniu linii kolejowej w Norwegii i w latach 1851-1852 kierował budową jej pierwszego odcinka z Christianii do Strømmen. Wraz z Haraldem N. S. Wergelandem (1814-1893) wydał pierwszą mapę drogową całej Norwegii. Jego pierwsze projekty inżynierskie w Norwegii pochodzą z 1843 r. Dotyczyły niwelacji wodospadów Rånåsfoss na rzece Glomma (gdzie później, z początkiem XX w. powstały, funkcjonujące do dzisiaj elektrownie wodne) i Sundfoss koło Blaker, gdzie na Kanale Vormaa znajdujemy powstały w 1906 e. czteroprzędzowy jaz i śluzę komorową, wykutą w skale, podobnie jak kanały awanportów. W 1844 wykonał projekt kanalizacji rzeki Vormaa



Śluza Skien



Stopień wodny Ulefoss 1892

od jeziora Vrangsjøen k. Kongsvinger do rzeki Glomma, a w 1845 r. projekt zabezpieczenia przeciwpowodziowego w dorzeczu rzek Drammen i Glomma. W 1846 wystąpił z propozycją przystosowania do żeglugi dróg wodnych między Nordsjø i Skien. W 1848 badał wodospad Gravfoss k. Geithus (nieдалeko Drammen), a w 1848 wystąpił z pomysłem uregulowania wodospadu Vrangfossen na rzece Eidselven w Telemarku. W 1851 r. ogłosił projekt użeglowienia drogi wodnej od jeziora Skulerudvann do fjordu Idelfjorden k. Halden, zaś w latach 1853 – 1855 brał udział w projektowaniu i budowie kanału w Moss. Prace Waligórskiego w Norwegii stawiają go w rzędzie najwybitniejszych inżynierów polskich kręgu Wielkiej Emigracji. Stąd też tyle uwagi poświęciliśmy studiom terenowym kanałów Vormaa i Telemark, których budowa i z jego imieniem się łączy.

W listopadzie 1855 r. opuścił Norwegię i powrócił do Paryża. Trwała wojna Krymska. Wali-



Śluzy Eidsfoss z 1892



Śluzy Løveid 1861

górski awansowany został na majora i mianowany kwatermistrzem sztabu Dywizji Polskiej Kozaków Sułtańskich gen. Władysława Zamoyskiego. Ale wojna wkrótce się zakończyła. Polskie nadzieje, że przyniesie zwrot w polityce europejskiej spaliły na panewce. Waligórski powrócił w 1856 do Francji gdzie jako inżynier cywilny utrzymywał się z dorywczych prac. W 1862 roku został Dyrektorem Nauk w Szkole Wojskowej Polskiej w Cuneo, we Włoszech. Wykładał tam topografię, pomiary, rysunek i prowadził laboratorium chemiczne.

Porzucił tę pracę z chwilą wybuchu Powstania Styczniowego. 4 marca 1863 wraz ze swymi uczniami udał się do Polski, na pole walki. Dotarł do obozu Mariana Langiewicza w Goszczy. 10 marca 1863, awansowany do stopnia generała brygady, mianowany został generalnym kwatermistrzem wojsk powstańczych. Towarzyszył Langiewiczowi w przejściu do Galicji. Pod wodzą gen. Antoniego Jeziorańskiego brał udział w walkach na Lubelszczyźnie (Kobylanka, Huta Krzeszowska). W czerwcu 1863 został naczelnikiem wojskowym województwa lubelskiego i na tym stanowisku pozostał do listopada. Przebywał głównie w Galicji zajmując się formowaniem nowych oddziałów i koordynacją ich działań w południowej części Królestwa Polskiego.

16 października 1863 r. Waligórski ze swoim oddziałem liczącym około 600 powstańców wkroczył w granice Królestwa. 22 października jego formacja poniosła klęskę w bitwie z Rosjanami pod Łążkiem Zaklikowskim. Waligórski powrócił do Galicji. Ostatnią znaną bitwą, w której uczestniczył była zwycięska potyczka stoczona 18 listopada w Puchaczowie. Po klęsce pod Łążkiem postawiono Waligórskiego pod sąd i decyzją z 2 lutego 1864 r. Wydział Wojny Rządu Narodowego odsunął go od obowiązków czynnych w wojsku z powodu niedołężności spowodowanej jego podeszłym wiekiem.



Śluzy Vrangfoss z 1892

Waligórski powrócił do Francji. Pracował tam jako księgowy i kreślacz rysunków i map. W czasie wojny francusko-pruskiej (1870-1871) jako prosty żołnierz brał udział w obronie Paryża, ale odmówił udziału w Komunie Paryskiej. Mimo tego został skazany na karę pobytu na pontonach w Cherbourg, gdzie spędził pół roku. Schorowany powrócił do Paryża i wkrótce został pensjonariuszem polskiego przytułku św. Kazimierza w Paryżu, w którym zmarł 19 lipca 1873 r. Pochowano go na paryskim cmentarzu d'Ivry w nieopłaconym miejscu, we wspólnej mogile przeznaczony dla ubogich.

Na długo przed wybudowaniem kanału Telemark mieszkańcy korzystali z rzek i dróg wodnych, transportując nimi towary i ludzi, tym bardziej że w górzystym Telemarku drogi lądowe były w wielu miejscach niemalże nieprzejezdne. Progi skalne na wodach między Dalen a Skien nie ułatwiały też żeglugi. Obok wodospadów i kaskad trzeba było towary z łodzi przeładowywać na wozy konne. Transport towarów i spław drewna, który na nieuregulowanych drogach wodnych wiązał się ze znacznymi stratami tego surowca, spowodował, że prace przy budowie śluz i kanalizacji szlaku wodnego spotkały się z zainteresowaniem i właścicieli położonych w jego dolnym biegu tartaków, tym większym, że wszystkim dokuczały katastrofalne powodzie. Trzeba też pamiętać, że w górnym biegu szlaku wodnego intensywnie eksploatowano kamieniołomy, w których pozyskiwano twarde kamień do ostrzenia noży i narzędzi, a produkcja osetek stanowiła jedną z ważniejszych gałęzi przemysłu regionu.





Jaz Kjeldal 1980

Nic dziwnego, że po kanalizacji pierwszego, dolnego odcinka drogi wodnej podjęto zadanie kanalizacji również środkowego i górnego. Kanał zwany tutaj kanałem Bandak zbudowano w latach 1887 – 1892. Znaczącą rolę w jego powstaniu odegrali inżynierowie Axel Borchgrevink i Gunnar Saeten. Tutaj, między Ulefoss i Hogga 500 robotników zbudowało 6 stopni wodnych z 14 śluzami, pokonującymi różnicę poziomów 57 metrów, na odcinku długości 17 km.

Budowa śluz w Vrangfoss i Hogga była bardzo trudna i niebezpieczna. Trudności pokonano i w czerwcu 1891 roku je ukończono. 20 września 1892 miało miejsce oficjalne uruchomienie kanału. Ruszyła żegluga. Gross ładunków stanowił kamień, ruda żelaza, miedź, drewno i płody rolne. Droga wodna sprzyjała aktywizacji gospodarczej regionu Telemark, tym bardziej, że od wschodu. W 1911 w Rjukan powstała jedna z pierwszych w świecie elektrowni szczytowo-pompowych, a w Rjukan i Notodden pierwsze w świecie wytwórnie nawozów sztucznych, przez wiele lat transportowanych barkami, dopóki transport wodny nie uległ kolei. .

Wraz z rozwojem żeglugi powstawały nowe przystanie i nabrzeża, na szlaku pojawiła się także turystyka pasażerska. Od 1882 do dzisiaj na odcinku Norsjø-Skien pływa „Victoria”, która od 1892 podjęła również rejsy do jez. Bandak. Obok niej kursuje „Henrik Ibsen”. Żegluga towarowa na kanale trwała do roku 2006. Utrzymano żeglugę pasażerską i turystyczną, a kanał postrzegany jest dzisiaj jako jedna z najciekawszych atrakcji Norwegii. Od 2017 r. znalazł się na liście dziedzictwa światowego UNESCO.

Odcinek Norsjø-Skien był kilkakrotnie modernizowany, ostatnio w latach 80. XX wieku. Dzisiaj wrota wsporne są tutaj już stalowe i zamykane mechanicznie, siłownikami hydraulicznymi, podobnie jak wrót 3-komorowej śluzy w Løveid, której zespół jest też o tyle oryginalny, że nad głową

dolną zbudowano most zwodzony, jednoklapowy, nadal podnoszony gdy przez komory śluz przeprowadzany jest większy statek. Wielokomorowy kanał śluzowy wykonano tutaj w skalnym wykopie, wygładzając ściany komór śluzowych, dla ułatwienia spławu drewna. Na dolnym stanowisku tej śluzy na kamiennym postumencie znajdujemy popiersie Amtmanna Aalla (1897), który rozpoczął budowę kanału Norsjø-Skien.

Na odcinku pochodzącym zaś z 1892 r. nadal znajdujemy oryginalne, drewniane wrota wsporne, zamykane ręcznie. Tutaj modernizowano jedynie jazy, które jak ten w Hogga zyskał w latach 1979-1980 stalowe zamknięcia segmentowe sterowane mechanicznie, w miejsce wcześniejszych koźłowo-iglicowych syst. Poirée. W Lunde i Kjeldal jazy koźłowo-iglicowe, jako jedne z pierwszych w świecie zyskały zamknięcia powłokowe, których idea narodziła się w Japonii.

Powyżej stopnia wodnego Hogga znajdujemy elektrownie wodną, powstałą w 1987, skrytą w górze, która pracuje na spadku 13 metrów i rocznie produkuje 84 GWh, wystarczające dla zasilania w energię elektryczną 4000 domów. Woda po przejściu komory turbin odprowadzana jest 2-kilometrowym tunelem poniżej śluzy Lunde. Nowoczesną elektrownię wodną z lat 60. XX w. znajdujemy również nad jazem przy śluzie Eidsfoss i w Ulefoss, gdzie stary jaz z 1892 w roku 1960 zastąpiono nowym, betonowym, z zamknięciem segmentowym. Na wielu jednak stopniach wodnych znajdujemy relikty starszych jazów koźłowo-iglicowych.

Na stopniu wodnym Lunde, który jest ważnym węzłem komunikacyjnym, łącząc kilka kanałów wykonano sporo inwestycji służących rekreacji, turystyce i kulturze. Tutaj odbywają się coroczne festiwale muzyczne. Tutaj utrzymano również unikatowy dźwig pływający „Mudder”, pełniący też rolę pogłębiarki, dźwig, którego kołowrót napędzany jest dwucylindrowym, bliźniaczym silnikiem parowym, wytwornica pary którego znajduje się na pokładzie jednostki, pochodzącej z 1890 r. i eksploatowanej na kanale do 1960.

Na stopniu Løveid, w dawnym budynku mieszkalnym personelu obsługi śluz urządzono hotel i restaurację, na stopniu wodnym Vrangfoss, którego 5-cio komorowa śluza przyciąga rokrocznie ok. 60.000 widzów obserwujących spektakl śluzowania statków i łodzi urządzono bogatą ekspozycję ikonografii z lat budowy i eksploatacji kanału jako drogi wodnej służącej żegludze towarowej i interesującą prezentację multimedialną prowadzącą ku historii, sztuce budownictwa wodnego i technice, której pomnikami budowle kanału Telemark pozostają.

*Stanisław Januszewski*

## Fundacja na Ogólnopolskiej Giełdzie Projektów

Narodowe Centrum Kultury MKiDN w dniach 19-20 października 2017 zorganizowało w Gdyni Ogólnopolską Giełdę Projektów, której kluczowym wydarzeniem była prezentacja dobrych praktyk, wymiana doświadczeń liderów kultury organizacji pożytku publicznego, projektów aktywizujących różne środowiska, w tym roku wokół problematyki kulturotwórczej roli rzek i akwenów wodnych.

Do udziału w Giełdzie i prezentacji swych doświadczeń zaproszono 20 stowarzyszeń, fundacji, instytucji kultury z terenu Polski, w tym Fundację Otwartego Muzeum Techniki.

Zaproponowano nam prezentację na sesji plenarnej, prowadzonej w Gdynskim Centrum Filmowym, sztandarowego dla Fundacji projektu „Kapitańskie Opowieści”, prowadzonego od 2003 roku, owocującego wieloma złożonymi w

archiwum Fundacji wspomnieniami weteranów żeglugi odrzańskiej, członków Bractwa Mokrego Pokładu, który w 2015 r. przyniósł pierwsze zwarte wydawnictwo 14 kapitańskich opowieści, film „Kapitańskie opowieści” i wystawę „Dzieci Odry” urządzona staraniem Wioletty Wrony – Gaj i kpt. Janusza Fąfary. Projekt ten rozwinięto w 2017 r. Przyniósł numer specjalny



„Prosto z Pokładu”, w którym pomieściliśmy ok. 35 kapitańskich relacji, kolejny film „Kapitańskie Opowieści 2” i prezentację multimedialną, którą w Gdyni z dużym powodzeniem przedstawił Mariusz Gaj.

Potrzebę realizacji tego projektu ujawniły nasze wieloletnie relacje z weteranami żeglugi odrzańskiej. Uświadomiły, że z upływem czasu ginie pamięć o ludziach i ich zawodowych karierach, o żegludze odrzańskiej. Związki z wetera-

nami otwierały ich osobiste archiwa i pozwalały utrwalac wspomnienia świadków historii.

Na Giełdzie, w sesji posterowej, prowadzonej w Muzeum m. Gdyni, udział wziął Stanisław Januszewski. Prezentował inny projekt Fundacji – Odrzańską Odyseję, owocujący w 2016 roku rejssem edukacyjno – oświatowym barki „Irena” do Nowej Wsi na Kanale Gliwickim, a w 2017 podobnym do Kostrzyna nad Odrą.

## Relacja ze spotkania Bractwa Mokrego Pokładu z dnia 09-11-2017 r.

Na spotkaniu gościliśmy Panią Krystynę Winder wieloletnią pracownicę PP Żegluga na Odrze, braci: Andrzeja Samerka z Warszawy oraz Mieczysława R. Lewandowskiego z Wrocławia. Mietek wręczył uczestnikom obiecywaną od dawna wierszowaną legendę pochodzenia nazwiska Lewandowski. Zaczyna się od narodzin króla Kazimierza Wielkiego w osadzie Kowale. Dziękujemy Ci bracie Mietku za dla każdego z nas dedykację i za ciekawą, świetnie opracowaną graficznie lekturę.

W spotkaniu Bractwa uczestniczyli też: prezes Stowarzyszenia Absolwentów TŻŚ Waldemar Rybicki oraz v-ce prezes Józef Czech. Korzystając z ich obecności zaczęliśmy od omawiania dalszej, bardziej ścisłej współpracy Bractwa Mokrego Pokładu ze Stowarzyszeniem. Powstała propozycja utworzenia przy Stowarzyszeniu koła BMP. W ten sposób nasze Bractwo mogłoby na koncie Stowarzyszenia gromadzić środki finansowe na swoją działalność. Obecnie, w związku z brakiem osobowości prawnej Bractwo nie może być stroną podpisywanych umów ani też wystawiać faktur, dlatego w ramach koła reprezentowanie Bractwa przejmie Zarząd Stowarzyszenia. Roz-

wiązanie to ma swoje uzasadnienie w składzie osobowym członków Bractwa, których znaczna część jest członkami Stowarzyszenia, a pozostali to w większości absolwenci TŻŚ, którzy po wypełnieniu deklaracji mogą zostać członkami Stowarzyszenia.

Rozwiązanie to spotkało się z dezaprobatą ze strony prof. Stanisława Januszewskiego – prezesa FOMT, który podnosi, że niesie to zmianę formuły Bractwa jako fanklubu Fundacji, co jest niezgodne z opublikowanym na oficjalnej stronie statucie Bractwa. Prezes FOMT podkreślił, że minęło 15 lat od utworzenia BMP, które nieodpłatnie korzystało z pomieszczeń i pomocy FOMT. Fundacja ponosiła koszty ogrzewania, energii elektrycznej oraz nakłady związane z wydawaniem biuletynu „Prosto z pokładu”. Poinformował zebranych o kosztach, jakie ponosi FOMT na utrzymanie statków muzealnych, kosztów eksploatacyjnych w kwocie kilkudziesięciu tysięcy złotych rocznie. Zarząd Fundacji przez wiele lat oczekiwał od Bractwa wsparcia finansowego FOMT, wskazał też potencjalnych sponsorów, którzy stale zasilają FOMT, a mogą wesprzeć również Bractwo. To m.in. Stocznia





Malbo, OT LOGISTICS, Hydroprojekt. Prezes zarzucił Bractwu nielojalność wobec FOMT. Twierdzenie o odmowie wpłat na rzecz FOMT przez firmy, do których Bractwo się zwracało uznał za mało wiarygodne i stwierdził, że Bractwu jest nie po drodze z FOMT i Muzeum Odry w tej sytuacji powinniśmy się rozliczać z FOMT oraz sami pokrywać koszty funkcjonowania Bractwa i wydawnictwa.

Będąc przy głosie Prezes FOMT przedstawił stan prac remontowych i konserwatorskich HP NADBOR oraz sytuację finansową i możliwości finansowania prowadzonego remontu. W wypadku niedotrzymania terminu zakończenia prac remontowych przez Stocznnię Malbo, istnieje zagrożenie utraty przyznanych na ten cel środków z budżetu miasta Wrocławia.

Fundacja na swoją działalność pozyskuje środki finansowe z różnych dotacji oraz programów realizowanych na statkach muzealnych. W 2017 r. dotacje wyniosły około 400 tys. zł. Przy każdej dotacji musi być wkład własny, który wynosi około 20% całości kwoty, co stanowi 80 tys. zł i są to środki pozyskiwane właśnie od sponsorów i usług świadczonych przez FOMT jak: „Szkoła w mieście”, ekspertyzy, opracowania ochrony zabytków techniki: opinie, projekty i z tej działalności gospodarczej i odpłatnej statutowej FOMT uzyskuje około 100 tys. zł rocznie. Ostatnio Fundacja otrzymała dotację w kwocie 15 tys. zł finansującą wyjazd dla 3 osób do Norwegii. FOMT wynajmuje pomieszczenia na statkach i pobiera opłaty 500 zł miesięcznie. FOMT oczekuje, że Bractwo dołoży się do opał na obecną zimę w kwocie 1000 zł. Prezes podkreślił, że nie mogą to być pieniądze z kieszeni członków Bractwa, a od pozyskiwanych sponsorów.

Członkowie Bractwa nie zgodzili się z tak negatywną oceną dotychczasowej współpracy

(15 lat). Przypomnieli swój wkład pracy, jaki wnieśli na rzecz FOMT oraz podkreślili wolę dalszej pracy na rzecz Muzeum Odry i stałego wspierania jego działalności w postaci wolontariatu, a także dotowania Fundacji w miarę posiadania środków finansowych gromadzonych na subkoncie Stowarzyszeniu. Natomiast oczekiwanie od członków Bractwa pozyskiwania funduszy na rzecz FOMT przekracza ich możliwości i jest mało realne z uwagi na odmowę dokonania przelewów na konto FOMT, co zostało wielokrotnie wyrażone podczas rozmów o wsparcie finansowe Fundacji ze strony potencjalnych sponsorów. Próby pozyskania funduszy na rzecz Bractwa nie dochodziły do realizacji właśnie z powodu braku rejestracji sądowej i związanego z tym braku osobowości prawnej Bractwa. Członkowie BMP nie wchodzi w skład Fundacji, a jedynie działają na jej rzecz poprzez wykonywane prace społeczne i stanowią źródło informacji o żegludze śródlądowej, o pracy i życiu na statkach. Propozycja rejestracji w sądzie Bractwa Mokrego Pokładu, jako stowarzyszenia została odrzucona z uwagi na sporą ilość istniejących już organizacji o podobnym profilu i celu działania. Natomiast tworzenie Towarzystwa Żeglugi Śródlądowej na wzór Ligii Morskiej zostało zawieszono do czasu, aż powstaną bardziej sprzyjające warunki do jego działalności, jako podmiotu z możliwością działalności gospodarczej, sponsorskiej, jak i charytatywnej.

Prezes Stowarzyszenia Absolwentów TŻŚ przedstawił możliwość utworzenia oddzielnej grupy członków w postaci Koła Bractwa Mokrego Pokładu, działającego na rzecz FOMT i Muzeum Odry, z możliwością pozyskiwania funduszy na subkonto przy Stowarzyszeniu. Po złożeniu deklaracji absolwenci TŻŚ stają się automatycznie członkami Stowarzyszenia, a pozostałe osoby pragnące przystąpić do Stowarzyszenia uzyskują członkostwo po zatwierdzeniu ich przez Zarząd Stowarzyszenia. Członkowie opłacają składki w wysokości 60 zł rocznie. Stowarzyszenie w 90% utrzymuje się ze składek jego wydatki są bardzo małe, a jedynie w okresie zjazdów ponosi większe koszty związane z wydawnictwem lub wystrojem lokalu. Mieliśmy już podobne rozwiązanie z funduszami na odnowienie pomników, zakup wyposażenia lokalu oraz jego remontu. Środkami zgromadzonymi na subkoncie dysponować będzie BMP na cele statutowe. Techniczne przeprowadzenie organizacji konta oraz działalności w ramach Stowarzyszenia Koła BMP uzgodnione zostaną z Zarządem Stowarzyszenia Absolwentów TŻŚ.

Stowarzyszenie nie potrzebuje dodatkowych środków na swoją działalność. Jesteśmy jedną wielką „rodziną” i powinniśmy doprowadzić do porozumienia, ustalić zasady korzystania ze statków oraz świadczeń na rzecz FOMT. Stowarzyszenie będzie reprezentować Bractwo Mokrego Pokładu w stosunkach z innymi podmiotami prawnymi, w tym z FOMT. Utworzenie Koła BMP przy Stowarzyszeniu wymaga zgody Zarządu Stowarzyszenia, którego spotkanie planowane jest w najbliższym czasie.

Jak zwykle przy okazji spotkania członkowie Bractwa poruszają zagadnienia związane z reaktywacją żeglugi śródlądowej w Polsce. Ważnym zadaniem jest działalność członków Bractwa w propagowaniu idei przywrócenia przewozów towarowych na Odrze. Konieczny jest czynny udział w konsultacjach nad projektami modernizacji Odry do IV klasy żeglowności. 6 listopada 2017 r., na Politechnice Wrocławskiej odbyła się konferencja nt. modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej. Przedstawiono dwa warianty rozwiązań odbudowy Odrzańskiej Drogi Wodnej w klasie IV na odcinku do ujścia Nysy Łużyckiej i właśnie członkowie Bractwa powinni zabrać w tej sprawie głos. Wniosek ekologów utrzymania III klasy żeglowności na Odrze nie znajduje żadnego racjonalnego uzasadnienia! Polskie drogi wodne stanowią obecnie przeszkodę w transporcie towarów barkami zarówno: wschód – zachód jak i północ – południe Europy. Utrzymywanie III klasy żeglowności jest bardzo kosztowne i nie wiąże się z żadnymi dotacjami UE oraz Banku Światowego. Koszty remontu oraz przywrócenia III klasy żeglowności Odry kształtują się powyżej wydatków Polski na jej modernizację do klasy IV. Podpisana przez Polskę Konwencja AGN wymaga od nas budowy połączeń drogami wodnymi właśnie IV klasy: E-30, E-40 i E-70. Czas przyjąć do wiadomości, że musimy postępować zgodnie z ratyfikowanymi zobowiązaniami, które są korzystne dla nas i całej Europy, niezależnie od opcji politycznej będącej aktualnie u władzy. Teraz, gdy się pojawiły możliwości finansowe, w drodze ustawy specjalnej utworzony zostanie fundusz przebudowy dróg wodnych Polski, to podnoszony jest krzyk ze strony ekologów:, że niszczymy rzeki, że za drogo, że za długo to będzie trwało, że nie ma warunków na IV klasę itd. Argumenty takie

przedstawiają zarówno osoby z „wypranymi mózganami na zielono”, ale też ludzie pochodzący z naszego środowiska wodniackiego, których uważamy za swoich „marynarskich braci”! Na spotkaniu rozmawialiśmy z jednym z głównych liderów ekologów panem Radosławem Gawlikiem i zaprosiliśmy go na spotkanie Bractwa w marcu 2018 r. Ministerstwo przedłożyło do konsultacji w zasadzie 5 propozycji modernizacji Odry do IV klasy żeglowności. Specjaliści od budownictwa wodnego oraz środowisko marynarzy śródlądowych powinno przedstawić swoje stanowisko i opinie do przedłożonych projektów - koncepcji. Jako przyszli użytkownicy tych dróg mamy prawo, ale i obowiązek wziąć udział w konsultacjach. Nie powinno zabraknąć głosu braci marynarskiej w tak ważnej kwestii jak modernizacja dróg wodnych w Polsce.

1 listopada nasz najstarszy brat Jurek Onderko ukończył 85 lat. Takie urodziny należało hucznie uczcić. Było, więc wiele serdecznych życzeń i tradycyjne 100 lat, odśpiewane z całego serca i płuc, bo od siły głosów barka Irena zaczęła się kołysać. Żyj nam bracie Jurku jak najdłużej w dobrej formie i opowiadaj o ciężkiej pracy w siłowni holownika parowego HP Nadbór.

*Władysław Wąsik*

### **Od redakcji**

Kilka dni po referowanym spotkaniu Bractwa odbyło się posiedzenie Zarządu Fundacji. Omawiano relacje FOMT z Bractwem. Na spotkanie zaproszono zarząd BMP. Przybyli Władysław Wąsik i Wojciech Kato. Zarząd jednomyślnie poparł stanowisko Prezesa. Uznał, że Bractwo zachowuje się jak żona, która porzuca męża, ale nadal chce korzystać z jego łóża i kasy. Przedstawiciele Bractwa odmówili partycypacji BMP w kosztach utrzymania Muzeum Odry, odmówili również świadczenia odpłatności za korzystanie przez Bractwo z pomieszczeń na statkach Muzeum Odry. Zarząd życzył Bractwu powodzenia w pracy u boku nowego partnera – Stowarzyszenia Absolwentów ZSZ i Technikum Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu. Zarząd podniósł potrzebę dalszej współpracy z Bractwem, która w nowej sytuacji wymaga ustalenia jej zasad, pozostawiając tę kwestię w gestii Bractwa.

## Zenon Hinze

Syn Edwarda i Marii z domu Depka urodziłem się 16 stycznia 1921 r. w Gdańsku (na barce).

Od 1928 r. uczęszczałem do szkół podstawowych w Bydgoszczy, w Warszawie, w Gdańsku do Polskiej Macierzy Szkolnej i we Włocławku gdzie w 1935 r. ukończyłem 6-tą klasę szkoły podstawowej.

Od 1935 r. do 1937 r. pływałem u ojca na barce „Berta” – 280 ton wyporności, w charakterze marynarza,

W 1937 i 1938 uczęszczałem na kursy do kształcące i zawodowe Ligi Morskiej zawodu żeglarskiego w Bydgoszczy i w Gdańsku., które ukończyłem z wynikiem pozytywnym.

Od 1937 r. pływałem u ojca na nowej barce” Santa Monika” – 700 ton wyporności i holowniku „Meta” w charakterze bosmana do roku 1943.

Jesienią 1943 r. powołano mnie do Niemieckiej Marynarki Wojennej, gdzie po przeszkoleniu rekrutkim i nawigacyjnym przydzielono mnie do służby na poławiaczu min, na którym byłem do czasu kapitulacji.

Po kapitulacji byłem w obozie międzynarodowym w Kopenhadze w Danii.

Następnie przeniesiono mnie do obozu polskiego w Skodsberg w Danii, gdzie przebywałem do końca 1946 r. Tam też poznałem moją żonę i zawarłem związek małżeński.

W Danii przebywałem do końca kwietnia 1948 r.

30 kwietnia 1948 r. wróciłem do Polski gdzie nadal pływałem u ojca na barce” Santa Monika” jako bosman.

Po śmierci ojca od 1950 r. do 1951 r. jako sternik.

Po przejęciu barki przez Żeglugę na Odrze nadal na niej (już jako jednostka państwowa) pływałem aż do roku 1961 kiedy to barka poszła na remont kapitalny. Do tego czasu z rodziną cały czas mieszkaliśmy i żyliśmy tylko na barce.

Od 1961 r. pływałem na innych jednostkach Żeglugi na Odrze (barki holowane, pchacze, barki motorowe, jako sternik a potem kapitan na liniach krajowych i zagranicznych (Niemcy, Belgia, Holandia).

W latach 1973 do 1992 pracowałem w Zarządzie Odrzańskiej Drogi Wodnej we Wrocławiu jako kapitan na statku inspekcyjnym „Kościuszko”. Od kwietnia 1992 r. przeszedłem na emeryturę.

*Zenon Hinze*

PS.

Zenon Hinze zmarł 6 września 2006 r. Przeżył 85 lat. Od urodzenia związany z wodą.

Jak był na emeryturze i jeszcze był sprawny w poruszaniu się, to najczęstszym celem były wyjścia nad wodę (Odra, jej porty, śluzy i przyzanie).

Zawsze mówił, że potrzebuje wilgoci w powietrzu którym oddychał.

Rodzice Zenona Hinze to też byli wodniacy z Wisły. Ojciec Zenona – Edward miał dwóch braci Aleksandra i Augusta którzy też byli marynarzami słodkich wód i przed II wojną właścicielami barek. Matka Zenona – Maria wywodziła się z rodziny wodniackiej „Depka”.

Dwie siostry Zenona Hinze wyszły za mąż za marynarzy (przedwojennych właścicieli barek).



Jeden z synów Zenona – Rajmund (absolwent Technikum Żeglugi we Wrocławiu) też pracował w żegludze od 1969 r. jako mechanik. Niestety zdrowie mu nie dopisało (musiał zmienić zawód). Zmarł w 1997 r. w wieku 48 lat.

Drugi syn Ireneusz wychowywał się na barce Santa Monika do 8-go roku życia i pomimo, że z żeglugą później nie miał powiązań to pozostawał

stał sympatykiem wszystkiego co jest związane z wodą i żeglugą. Jest też członkiem Bractwa Mokrego Pokładu we Wrocławiu.

Na pogrzebie Zenona kilka słów wspomnień wygłosił Sp. Komandor Mieczysław Wróblewski podkreślając przywiązanie do wody i znajomość fachu żeglarskiego mojego ojca.

*Ireneusz Hinze*

## **Początki współpracy międzynarodowej w sprawie ODW**

W dniu 16 listopada 2017 w Politechnice Wrocławskiej miała miejsce Międzynarodowa Konferencja na Rzecz Odry. W spotkaniu uczestniczyło ok 200 osób z Polski, Niemiec i Czech. Wśród uczestników znaleźli się przedstawiciele władz regionów państw nadodrzańskich.

Wydarzenie zakończyło się podpisaniem otwartego „Porozumienia na rzecz Odry”, w którym wyrażono poparcie oraz oczekiwania regionów wobec rozwoju transportu rzeczno-rzecznej a w szczególności w zakresie akwenów granicznych i połączeń międzynarodowych.

*Jan Pyś*

### **Porozumienie na rzecz Odry 16 listopada 2017 r. Wrocław**

Zgromadzeni w dniu 16 listopada 2017 roku we Wrocławiu, będąc reprezentantami regionów i podmiotów z Niemiec, Polski i Czech, właściwych w sprawach żeglugowych, gospodarczych, naukowych i społeczno-ekonomicznych – deklarujemy wolę porozumienia się na poziomie regionalnym, w sprawie rzek regionu Europy Środkowej, a w szczególności rzeki Odry.

Honorując przypadającą w 2019 roku dwusetną rocznicę rozpoczęcia w dniu 7 lipca 1819 r. planowej regulacji Odry i podpisania Protokołu Bohumińskiego postanawiamy co następuje:

W czasach obecnych widoczne jest nierówne wykorzystanie środków Unii Europejskiej związanych z gospodarką wodną, co skutkuje spowolnieniem a w niektórych państwach zanikiem gospodarek i branż od wody zależnych. W krajach Europy Środkowej jest odnotowywany od lat 90-tych XX w. stały spadek przewozów ekologicznym transportem rzeczno-rzecznej a w szczególności w zakresie akwenów granicznych i połączeń międzynarodowych.

regionów. Zasadne jest aby wzorem akwenów na zachód od linii Łaby, rozwinąć transport rzeczny, wykorzystując równomiernie środki Unii Europejskiej w całej sieci rzecznej a w szczególności w zakresie akwenów granicznych i połączeń międzynarodowych.

Rzeka Odra łączy bezpośrednio regiony Polski, Niemiec i Czech, będąc jednocześnie częścią kontynentalnego systemu transportowego, obejmującego nie tylko transport śródlądowy, ale i dostęp do portów morskich. Uważamy, że rozwój Odry, szczególnie w częściach granicznych, ma kluczowe znaczenie dla zbliżenia gospodarczego sąsiedzkich regionów i państw. Należy pamiętać, że transport rzeczny jest istotny nie tylko dla międzynarodowej wymiany towarowej, ale również dla znacznego udoskonalenia walorów turystycznych regionów. Jednocześnie rozwój korytarzy rzecznych i transportu rzeczno-rzecznej nie tylko nie wyklucza, ale też sprzyja zachowaniu wysokich standardów środowiskowych.

Uważamy, że władze centralne, realizując swoje polityki narodowe dotyczące Odry powinny mieć na względzie takie kluczowe elementy jej rozwoju, jak:

- Inwestycje zmierzające do osiągnięcia na rzece Odrze parametrów umożliwiających swobodny, dwustronny ruch pasażerski i towarowy;
  - Realizacja umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi);
  - Uwzględnienie Odry jako części sieci i projektów transnarodowych (rewizja TEN-T, Korytarz Wodny Dunaj-Odra-Łaba);
  - Tworzenie korzystnych warunków dla modernizacji flot rzecznych oraz aktywności biznesu i inwestorów w sektorze śródlądowym;
  - Wzmocnienie współpracy naukowej w zakresie studiów i analiz dotyczących żeglowności Odry oraz komplementarnych systemów bezpieczeństwa żeglugi;
- oWspółpracę ośrodków kształcących kadrę dla żeglugi śródlądowej.

Mając powyższe na względzie, my niżej podpisani oczekujemy od władz centralnych Polski Niemiec i Czech, że państwa te podejmą stanowcze działania na rzecz rozwoju transportu rzeczno-odrzy, tym samym wspierając rozwój regionów oraz gospodarek narodowych.

Niniejsze Porozumienie stanowi jedynie wyraz woli jego sygnatariuszy i nie pociąga za sobą wzajemnych zobowiązań prawnych i finansowych. Porozumienie ma charakter otwarty i jawny, dając możliwość przystąpienia innym podmiotów zainteresowanych rozwojem Odry i publikacji publicznej.

## Z cyklu: „nowe znaczenia starych słów”

### Kasta

Znaczenie powszechnie znane, słownikowe.

1. U niektórych owadów: grupa osobników różniących się od pozostałych budową i cechami fizjologicznymi, przystosowanych do pełnienia określonych funkcji. [<https://sjp.pwn.pl/sjp/kasta;2563100.html>]

2. Zamknięta grupa społeczna, ściśle przestrzegająca swej odrębności; przynależność do niej oparta jest na zasadzie dziedziczności (Kasty indyjskie).

3. Potocznie o grupach, klasach społecznych (Kasty bogaczy). [łac., „Mały Słownik Języka Polskiego”, Wydanie zmienione i poprawione, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1993 r.)

4. Hiszp.: *'port casta'* rasa, ród, rodowód z łac. *'castus'* – czysty.

5. Jedna z warstw, grup ludności tworzących hierarchiczną strukturę społeczną (zazwyczaj opartą na dziedzictwie i endogamii (zwyczaju zezwalającym na małżeństwo jedynie wewnątrz danej grupy społecznej, szczepu, rodu, kasty, klanu), oddzielona od innych szczelnymi

przegrodami społecznymi, uświęconymi zwyczajem, prawem, religią (np. w Indiach do 1953 r.).

6. Przenośnie – odrębna grupa społeczna, wyróżniająca się bogactwem, dziedzicznymi przywilejami, specjalnością zawodową, itd. – kastowość. [Władysław Kopaliński, „Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych” z Almanachem, MUZA S.A., Warszawa 1999 r.)

„W 2016 roku kastą określa się sędziowie RP”. [<https://sjp.pl/kasta>]

Znaczenie nie słownikowe, powszechnie znane tylko kaście murarzy.

7. Podręczny pojemnik (skrzynia, skrzynka) - najczęściej drewniany - zaopatrzony w uchwyty do jego przenoszenia przez dwie osoby - służący do wyrabiania, czasowego przechowywania i przenoszenia zaprawy murarskiej (wapiennej, cementowej, cementowo-wapiennej) na budowie.

Co uświadamia Wszystkim Uważającym się za Członka jakiegokolwiek Kasty

*Kpt Nemo*

Korespondencje prosimy kierować na adres:

H/P „Nadbór”, Górny awanport śluży Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27  
e-mail [nadbtor@fomt.pl](mailto:nadbtor@fomt.pl); [www.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, Żegluga Bydgoska Sp. z o.o., Fabiko Sp. z o.o. Szczecin, OT Logistics SA