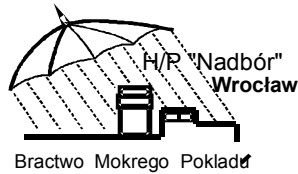


# PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 141

Rok XIII

czerwiec 2015

## XII Międzynarodowy Warsztat Archeologii Przemysłowej „Technika w dziejach cywilizacji – z myślą o przyszłości”. Świdnica 22-23 maj 2015

**XII Międzynarodowy Warsztat Archeologii Przemysłowej** prowadzimy w tym roku, podobnie jak w latach ubiegłych, w dwu sesjach – dolnośląskiej i mazowieckiej, jednej i drugiej łączonych z laboratoriami obszarów cywilizacyjnych. Jak zawsze akcentujemy problematykę historii techniki i pożytków płynących z jej uprawiania, a także aktywnej ochrony dziedzictwa przemysłowego i technicznego Polski i roli jaką ochrona zabytków kultury technicznej odgrywać może w gospodarce, polityce społecznej, kulturze.

Celem spotkań jest wymiana doświadczeń w zakresie ochrony zabytków postindustrialnych, prowadzonych na tym polu studiów i badań naukowych, przede wszystkim zaś spojrzenia na dziedzictwo przemysłowe pod kątem jego roli kulturotwórczej i wciąż niewykorzystanego potencjału społecznych pożytków tkwiących w ochronie dziedzictwa przemysłowego. Zapraszamy do dyskusji nt. interpretacji, edukacji, rewaloryzacji i wykorzystania potencjału kulturotwórczego dziedzictwa postindustrialnego w Polsce i w Europie.



Sesja w świdnickim Domu Technika NOT

22 i 23 maja zaprosiliśmy ok. 20 historyków i konserwatorów zabytków do udziału w sesji świdnickiej. Prowadziliśmy ją w Domu Technika NOT, usytuowanym w historycznej, jednej z dwu w Polsce, bastii obronnej. W kameralnej sali konferencyjnej, w imieniu Prezydent miasta Świdnicy Beaty Moskal-Słaniewskiej, sesję otworzył Jerzy Legut – dyrektor Departamentu Rozwoju Gospodarczego Urzędu Miejskiego w Świdnicy. Prowadził ją członek zarządu Świdnickiej Rady Federacji SNT NOT Leon Niekraś.

Wygłoszono 4 referaty wybrane spośród siedmiu zgłoszonych, uznając, że ze wszystkimi będzie można zapoznać się w przygotowanym na sesję wrześnieową 11 tomem „Techniki w dziejach cywilizacji – z myślą o przyszłości”.

Stanisław Januszewski przybliżył prace prowadzone w 2015 r. przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki na polu popularyzacji i ochrony dziedzictwa kultury technicznej, uwagę koncentrując na prowadzonej od 2015 r. rewaloryzacji zabytkowej barki towarowej, rewaloryzacji możliwej dzięki dotacji Gminy Wrocław i materiałowej pomocy wielu przedsiębiorstw, których liczba już dzisiaj sięga dwudziestu. Prace te zyskały zainteresowanie monachijskiego Deutsches Museum, które zaprosiło Fundację do prezentacji swych prac na seminarium prowadzonym w Forschungs Institut DM. Wizyta w Monachium stworzyła okazję do poznania wielu zabytków przemysłu i techniki Bawarii, m.in. alpejskiej elektrowni wodnej Walchensee, muzeów techniki Augsburga – niemieckiego Manchesteru, kanału Ludwika łączącego Dunaj z Menem, Bambergu.

Dr inż. Wacław Hepner przedstawił koncepcję ideową muzeum motoryzacji nowego typu, odbiegającego od modelu muzeum wzornictwa przemysłowego, jakiemu współczesne muzea tego typu hołdują. Kuszą zwiedzających formą i kolorem karoserii, odwołują ku estetyce, niewiele natomiast mówią o technice, o urządzeniach i elementach konstrukcyjnych samochodu, których to rozwój kształtuje jego model współczesny.

Mgr Piotr Pluskowski przybliżył dzieje wytwórni oświęcimskiej, która w latach międzywojennych produkowała znakomite samochody osobowe „Praga”, czeskiej proveniencji.

Mgr Agata Augustyniak opowiedziała z kolei o polskich ideach i koncepcjach ochrony zabytków techniki i przemysłu zrodzonych w latach międzywojennych. Podjęcie wówczas ochrony zespołu przemysłowego zakładu metalurgicznego Sielpi, wprowadziło Polskę do rzędu państw, pionierów ochrony dziedzictwa kultury technicznej i archeologii przemysłowej.

Po obiedzie uczestnicy konferencji odwiedzili świdnicką Świątynię Pokoju, a następnie zamek Książ, tu i tam wkraczając na pole doświadczeń związanych z konserwacją zabytków i utrzymaniem sztandarowych dla Śląska zabytków kultury.



Świątynia Pokoju



- W tunelu kolejowym pod Małym Wołowcem
- Sztolnia między równoległymi tunelami z 1879 i 1910-1912

Kolejnego dnia, w sobotę 23 maja, poprowadziliśmy uczestników Warsztatu przez najdłuższy w Polsce (1601 metrów) tunel kolejowy pod Małym Wołowcem (1910-1912). Jako, że po II wojnie światowej nie prowadzono w nim robót, utrzymał unikatowy kształt z galeriami łączącymi go z równolegle prowadzonym, starszym tunelem linii kłodzkiej powstałym w latach 1876-1879. Ewentualnym jest utrzymanie w nim oryginalnego systemu odwadniania, wentylacji i odprowadzania spalin kominem wentylacyjnym, którego znaczący relikw na powierzchni utrzymano, wreszcie porcelanowych tabliczek kilometrażowych, ukazujących odległości na szlaku, liczone od Berlina. Budowla zyskała już uznanie atrakcji turystycznej, prowadzone są nią biegi i rajdy rowerowe. Mogłaby stanowić ozdobę skansenu kolejowego, który mógłby objąć i stację kolejową Jedlina Zdrój, a nawet linię kolejową nr 272, tzw. „Bystrzycką” na odcinku od Jedliny Zdroju do Świdnicy Kraszowic, której 24-kilometrowy szlak nasycony jest znakomitymi dziełami sztuki inżynierskiej, mostami różnych konstrukcji, przepustami wody prowadzonymi pod nasypami, kaskadami odprowadzającymi wodę z nasypów, malowniczymi dworcami i obiektami stacji kolejowych, takich jak ta w Zagórzcu Śląskim czy w Świdnicy Kraszowicach. Tunel pełniłby również rolę całkiem użyteczną, stanowiąc np. podstawę międzynarodowej stacji ratownictwa tunelowego, a pamiętamy przecież tragiczne katastrofy mające miejsce w tunelach alpejskich. Jakby jednak nie było to realizacja takiej czy innej koncepcji wymaga gospodarskiego oka, a jak z tym jest to widzimy. Do punktu wyjścia, zabytkowej, niszczonej z przyzwolenia Polskich Kolei Państwowych, stacji kolejowej Jedlina Górna, znakomitego przykładu architektury Sudeckiej Kolei Górskiej powróciliśmy przez kamieniołom i przełęcz Kozia, przechodząc koło relikw komin wentylacyjnego tunelu.

Z Jedliny Zdroju, przez Kamieńsk udaliśmy się do Wałbrzycha, do Starej Kopalni – Centrum Nauki i Sztuki, budowanego w oparciu o historyczny zespół kopalni Lis, po wojnie znanej pod mianem Thorez. Tutaj w maszynowniach szybów Julia Wschód i Zachód oraz Sobótka utrzymano bogatą kolekcję kopalniach maszyn wydobywczych oraz przetwornic prądu przemiennego na stały.



Uczestnicy warsztatów przed portalem tunelu od strony Wałbrzycha

Obok pozytywów znaleźliśmy tu również wiele negatywów. Z przyzwolenia konserwatora zabytków zniszczono górnicze maszyny, w latach 80. XX w. objęte ochroną prawną przez wpis do rejestru zabytków. Niewiele pozostało z jedynej w Zagłębiu Dolnośląskim, jeszcze w roku 1996 znakomicie utrzymanej maszyny parowej szybu „Zbigniew”, jeszcze miesiąc temu jej elementy leżały porzucone, tuż przed wejściem do Centrum Nauki i Sztuki. Teraz zniknęły, czyżby trafiły do punktu skupu złomu, by poprawić budżet górniczego miasta? Pyszne maszyny górnicze „wyrabowane” w latach 90. XX w., m.in. z szybów Staszic, Jadwiga, Powietrzny, podzieliły smętny los wyciągu parowego Zbigniewa. Zniszczono unikatową sprężarkę szybu Krakus z 1917, eksponując na placu jej destrukcję, owoc barbarzyńskich poczynań wałbrzyjskich muzealników z Bożej Łaski. Katalog destrukcji tutaj długo kontynuować. Odniosłem wrażenie, że sprawcy tych haniebnych praktyk świadomi są swego dzieła zniszczenia. Stara kopalnia nie zyskała bowiem miana muzeum przemysłu i techniki czy muzeum górnictwa. Może ze wstydu, ale z pewnością również dlatego, że jego animatorom z przemysłem, techniką czy górnictwem nie





- W „Starej kopalni”
- W maszynowni szybu Julia Zachód
- Panorama zespołu dawnej kopalni

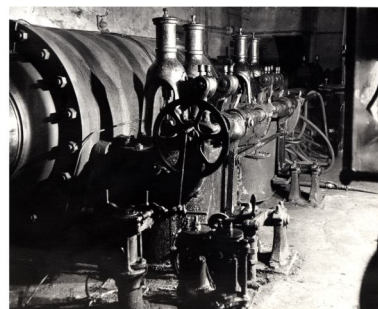
po drodze, co też dokumentują zabytki sztuki górniczej ich pieczy powierzone. Ochrzcili zabytkowy kompleks mianem Centrum Nauki i Sztuki ale nie zobaczyliśmy niczego co tę formułę mogłoby dokumentować.

Zywnimy obawę, że obiekty kopalni staną się oprawą jedynie społecznych programów przez Gminę, czy w Gminie Wałbrzych realizowanych, a zabytki elementami aranżacji obszaru, na gruzach górniczej kultury rozwijać będą działalność kółka miłośników staroci, organizacje ekologiczne, kluby seniorów, różne organizacje pozarządowe, wikłane tutaj do współodpowiedzialności za stan substancji zabytkowej i kryjące sprawców destrukcji. Stara kopalnia dzisiaj to ani Muzeum Górnictwa, ani Centrum Nauki i Sztuki, to „zamordowana” szansa wpisania Wałbrzycha na listę dziedzictwa światowego UNESCO, to smutny przykład braku kultury górniczej i skundlenia – a używamy tego słowa świadomie – górniczej braci, która w latach 90. XX w. nie potrafiła, nie umiała, nie chciała przeciwstawić się procesowi destrukcji górnictwa Zagłębia Dolnośląskiego, a dzisiaj nie potrafi, nie chce, nie umie bronić własnego dziedzictwa i dorobku, który wałbrzyskich górników wpisał w krąg współtwórców kultury. Z przerażeniem zauważyliśmy, że

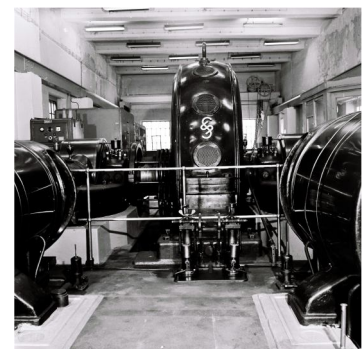


maszynownia szybu Sobótka nie jest udostępniana. Dlaczego? Otóż z szybu wypierany jest na powierzchnię dwutlenek węgla, w stężeniu zagrażającym zdrowiu i życiu ludzi. Nie stało wiedzy, a może tylko woli by wyrobisko uszczelnić, albo wprowadzić tam wentylator. Podobnie nie stało wyobraźni, by na szybach Julia i Sobótka zabudować stacje pomp, a woda w wyrobiskach bezustannie się podnosi.

Z żalem zakończyliśmy sesję dolnośląską, z żalem tym większym, że opuściliśmy Starą Kopalnię w przeświadczeniu, że proces destrukcji tutaj się nie zakończył. Jego znakiem było niepowodzenie udostępnienia Lisiej Sztolni powodowane arogancją i niekompetencją. Sprawę zaprzeczania kilkunastu milionów złotych zamiecio-



- Destrukt parowej maszyny wydobywczej szybu Zbigniew z 1897 r. przed Centrum Nauki i Sztuki, marzec 2015
- Maszyna wyciągowa w szybie Zbigniew KWK „Victoria” w roku 1986
- Ekspozycja destruktu elektrycznej sprężarki szybu Krakus z 1918 r.
- Sprężarka szybu Krakus w 1994 r.



no pod dywan. Pomnikiem arogancji i niekompetencji było zniszczenie maszyn górniczych wyrobionych z wielu szybów walczyńskich, ciętych palnikami, porzuconych na placach Starej Kopalni, przez lata rozkradanych. Skandalem jest zniszczenie chronionych prawem Rzeczypospolitej zabytków sztuki górniczej, a co powiemy o destrukcjach szybu Powietrzny, o porzuconym zespole szybu Wojciech (1861), czy Irena z najstarszą w Polsce elektryczną maszyną wyciągową, z unikatowy-

mi wentylatorami systemu Rateau, o nadszybiu szybu Staszic, o wieżach nadszybowych szybu Chrobry. Skali zniszczeń, wciąż na naszych oczach prowadzonych, a w kolejce czeka wyposażenie techniczne sortowni i płuczki z 1906 r., żadne Centrum Nauki i Sztuki nie zrekompensuje. Ponieśliśmy stratę niepowetowaną, zyskując dziwilog, który nie potrafi nawet jasno określić własnej misji. Troskę o dziedzictwo zastępuje pompacyjnym szyldem.

*Stanisław Januszewski*

Dr Jan Pys

## Międzynarodowa komisja żeglugi śródlądowej na Odrze

**Doradca prezydenta Republiki Czeskiej ds. dróg wodnych Peter Forman apeluje o utworzenie międzynarodowej komisji zajmującej się żeglugą na Odrze. W dniu 20 maja w Chałupkach nad Odrą odbyło się czesko-polskie spotkanie dotyczące połączenia Odrzańską Drogą Wodną Ostrawy z Koźlem.**

Forman stwierdził, że Odra podobnie jak np. Mozela, powinna być zarządzana przez międzynarodowe gremium z Polski, Czech i Niemiec. I rzeczywiście przy pracach nad Odrą bardzo często zapominamy, że nad tą rzeką leży nie tylko Polska. Międzynarodowa komisja żeglugaowa pozwoliłaby nie tylko wspólnie projektować przyszłość gospodarczą Odry i wspólnie ponosić nakłady na jej utrzymanie ale także wspólnie starać się o bardzo korzystne środki z UE. 80 kilometrowy odcinek Odry przepływa przez Czechy, później Polskę, a na odcinku 179 km Odra stanowi granicę między Polską i Niemcami. Po zakończeniu I wojny światowej 28 czerwca 1919 r. podpisano Traktat Wersalski. W myśl Traktatu Odrą zarządzała komisja międzynarodowa składająca się z przedstawicieli Wielkiej Brytanii, Polski, Prus, Czechosłowacji, Francji, Danii i Szwecji<sup>1</sup>.

W Europie istnieją cztery międzynarodowe komisje rzeczne na: Renie, Dunaju, Mozeli i Sawie. Mają istotny wpływ na rozwój żeglugi śródlądowej w Europie. Tworzone są na rzekach, które przebiegają, bądź graniczą z kilkoma państwami. Międzynarodowe komisje rzeczne powstają w wyniku podpisania umowy międzynarodowej, w której spisane są warunki korzystania i utrzymania rzeki. Podobnie jak Unia Europejska są podmiotami prawa międzynarodowego. Komisje tworzą normy prawne na rzekach, na których zostały powołane. Między komisjami rzecznoymi, a UE istnieje współpraca, której celem jest wypracowanie wspólnych standardów postępowania. Największy wpływ na standardy żeglugi śródlądowej w Unii Europejskiej posiada Centralna Komisja Żeglugi na Renie. Poniżej, krótki opis międzynarodowych komisji rzecznych.

### Centralna Komisja Żeglugi na Renie<sup>3</sup>

Powstała na Kongresie Wiedeńskim (1815). W dokumencie końcowym Kongresu Wiedeńskiego zapisano o potrzebie stworzenia Centralnej Komisji. Jej członkami zostali przedstawiciele państw położonych nad Renem. Pierwszą siedzibą Komisji była Moguncja. Centralna Komisja Żeglugi na Renie jest najstarszą żeglugaową organizacją międzynarodową. Umowę w sprawie powołania

Komisji Reńskiej podpisano 17 października 1868 roku w Mannheim. Centralna Komisja od czasu powołania koordynowała prace regulacyjne na Renie, ujednotociła zasady pobierania opłat za przejazd, tworzyła zasady nawigacji i prowadzenia żeglugi na Renie. W roku 1860 siedziba Komisji została przeniesiona do Mannheim. Kolejne zmiany w funkcjonowaniu Komisji przyniósł Traktat Wersalski z 28 czerwca 1919 roku, który przeniósł jej siedzibę do Strasburga. Obecnie Centralną Komisją tworzy pięć państw członkowskich: Niemcy, Belgia, Francja, Holandia i Szwajcaria. Niektóre z państw UE posiadają w Komisji Reńskiej status obserwatora należą do nich: Austria, Bułgaria, Wielkie Księstwo Luksemburga, Węgry, Słowacja, Czechy, Rumunia, Wielka Brytania, Ukraina, Polska i Republika Serbii. Centralna Komisja wspiera integrację europejską a co za tym idzie m.in. likwidację barier celnych. Długoletnie doświadczenie Komisji w prowadzeniu transportu rzecznoego wpływa na prawodawstwo UE w tym zakresie. Centralna Komisja Reńska współpracuje z Europejską Komisją Gospodarczą ONZ i uczestniczy w pracach grup zajmujących się żeglugą śródlądową.

### Komisja Dunaju<sup>4</sup>

Komisja jest międzynarodową organizacją powołana Konwencją o Żegludze na Dunaju podpisaną w Belgradzie w dniu 18 sierpnia 1948. Główne cele działalności Komisji to zapewnienie i rozwój swobodnej żeglugi na Dunaju, wzmacnianie i rozwój stosunków gospodarczych i kulturalnych państw naddunajskich, tworzenie warunków dla integracji Dunaju z systemem europejskich dróg wodnych, utworzenie z Dunaju istotnego korytarza transportowego z jednolitym systemem nawigacyjnym ze śródlądowymi drogami wodnymi w Europie. Państwami członkowskimi Komisji Dunaju są: Republika Austrii, Republika Bułgarii, Węgry, Niemcy, Republika Mołdawii, Rosja, Rumunia, Republika Serbii, Słowacja, Ukraina i Republika Chorwacji. Od 1954 r. Komisja ma siedzibę w Budapeszcie. Oficjalnymi językami Komisji Dunaju są niemiecki, rosyjski i francuski. Komisja aktywnie współpracuje z organami międzynarodowymi i bierze udział w obradach związanych z żeglugą śródlądową w: Euro-

1 1 kwietnia 1996 r. we Wrocławiu została podpisana umowa w sprawie powołania Międzynarodowej Komisji Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniem (MKOOpZ). Komisja zajmuje się niemal wyłącznie sprawami ekologicznymi (DzU z 1999, nr 79, poz. 886).

2 Traktat pokojowy między Mocarstwami sprzymierzonymi i stowarzyszonymi z Niemcami z 28 czerwca 1919, DzURzP z 1920, nr 35, poz. 119 i 200.

3 <http://www.ccr-zkr.org/>

4 <http://www.danubecommission.org/>



Niemiecko-Francuski prom na Renie (źródło CCR)

pejskiej Komisji Gospodarczej ONZ, Centralnej Komisji Żeglugi Renu, Unii Europejskiej. O członkostwo w Komisji Dunajskiej zabiegają Francja, Turcja i Wspólnota Europejska.

#### **Komisja Mozeli**<sup>5</sup>

To międzynarodowa instytucja z siedzibą w Trewirze. Traktat regulacji Mozeli został podpisany w 1956 r. między: Republiką Federalną Niemiec, Francją i Luksemburgiem. Inauguracyjne posiedzenie Komisji Mozeli miało miejsce w roku 1962 po ukończeniu pierwszej modernizacji rzeki. Celami Komisji jest utrzymywanie Mozeli w najlepszej kondycji żeglugowej, troska o bezpieczeństwo żeglugi oraz promowanie Mozeli jako drogi wodnej. Komisja zbiera się raz lub dwa razy do roku. Podjęte jednogłośnie decyzje wiążą państwa członkowskie. Koszt funkcjonowania Komisji dzielony jest w równych częściach na jej członków w równych częściach. W Komisji działają komitety których celem jest poprawianie warunków żeglugi i podnoszenie wyników ekonomicznych użytkowników Mozeli. Podobnie jak inne komisje rzeczne Komisja Mozeli współpracuje z instytucjami i organizacjami międzynarodowymi w ramach żeglugi śródlądowej.

#### **Komisja Sawy**<sup>6</sup>

Po rozpadzie Socjalistycznej Federacyjnej Republiki Jugosławii na początku lat 90. XX w., rzeka Sawa, która był największą krajową rzeką, stał się rzeką międzynarodową. Ustanowienie Paktu Stabilności dla Europy Południowo-Wschodniej stanowiło solidną podstawę do aktywnej współpracy wszystkich zainteresowanych stron w regionie i utworzenia drogi w kierunku stworzenia nowego podejścia do zarządzania zasobami wodnymi w dorzeczu. Inicjatorami współpracy były cztery państwa Dorzecza Sawy: Bośnia i Hercegowina, Federalna Republika Jugosławii, Republika Chorwacji i Słowenia. List Intencyjny o współpracy został podpisany w Sarajewie w dniu 29 listopada 2001 r. przez ministrów spraw zagranicznych

czterech krajów. Głównym celem jest wykorzystanie i ochrona zasobów wodnych Sawy w sposób zapewniający wzrost poziomu życia ludności regionu. Do podpisania umowy międzynarodowej (FASRB) doszło 3 grudnia 2002, w Kranjska Gora (Słowenia). W kolejnych latach strony ratyfikowały umowę, która weszła w życie w dniu 29 grudnia 2004. Pierwsze posiedzenie Komisji Sawy odbyło się 27 czerwca 2005. Stały Sekretariat Komisji Sawy rozpoczął pracę 9 stycznia 2006. Komisja Sawy powołana została do realizacji następujących celów:

- Utworzenie międzynarodowego systemu żeglugi na rzece Sawie i jej dopływów do żeglugi.
- Utworzenie zrównoważonej gospodarki wodnej, która obejmuje współpracę w zakresie zarządzania zasobami wodnymi Sawy powierzchniowych i podziemnych przez zapewnienie:
  - wystarczającej ilości i jakości wody do ochrony i poprawy ekosystemów wodnych (w tym flory i fauny i ekosystemów naturalnych stawów i terenów podmokłych);
  - wystarczającej ilości i jakości wody dla wszystkich rodzajów użytkowania;
  - ochrony przed szkodliwym działaniem wody (powodzie, nadmierne ilości wód gruntowych, erozja, susza, pochód lodu);
  - rozwiązywanie konfliktów interesów spowodowanych przez różne rodzaje wykorzystania wody;
  - skuteczną kontrolę stosunków wodnych;
- Podjęcie działań w celu zapobiegania lub zagrożeń granic.

Obecnie Odra jak nigdy w historii posiada najlepsze warunki do utworzenia żeglugowej komisji rzecznej. Leży w jednolitym obszarze politycznym i gospodarczym, a także może liczyć na wystarczającą ilość środków niezbędnych do jej modernizacji. Może czas powrócić do dobrych tradycji związanych z międzynarodową komisją żeglugową Odry?

## **Spotkanie majowe**

**Rozpoczął „wybiciem szklanki” Jurek Piniewski (abs. TŻŚ 1964), który po dłuższej nieobecności przybył na nasze comiesięczne czwartkowe spotkanie. Wojtek Śledziński przedstawił projekt okładki i omówił stan zaawansowania prac wydawniczych książki Arkadiusza Pawelka „Horn”. Wszystko wskazuje, że wspomnienia podróżnika ukazą się w niedługim czasie. Pozostał tylko drobny problem ze sfinansowaniem druku, ale jak ocenił brat Wojtek zostanie on wkrótce rozwiązany.**

Kustoszu Muzeum Odry Violetta Wrona-Gaj zapoznała członków Bractwa z założeniami projektu pt. „Kapitańskie opowieści”. Zakłada on organizowanie spotkań młodzieży szkolnej i akademickiej z osobami, których praca związana była z Odrą (marynarze, stoczniovcy, portowcy, pracownicy budownictwa, administracji i nadzoru wodnego). Tematyka ta łączy się

<sup>5</sup> [http://www.moselkommission.org/startseite\\_d.php?submitButtonName=Deutsche](http://www.moselkommission.org/startseite_d.php?submitButtonName=Deutsche)

<sup>6</sup> <http://www.savacommission.org/>



z apelem starszego brata Zbyszka Priebe do absolwentów TZŚ, PST, ZSZZŚ – aby przysyłali swoje wspomnienia z lat szkolnych, pracy zawodowej, wydarzeń życiowych, które będą publikowane na łamach wydawanych przez Bractwo biuletynów. Przewidywane jest wydanie książkowe wspomnień. W obliczu zaniku branży żeglugi śródlądowej chcemy w ten sposób uchronić od zapomnienia nasze osiągnięcia i wykonywane przez nas zawody. Zapraszamy do szerokiego udziału w projektowanej akcji.

Siostra Viola omówiła też plan zadań związanych z obsługą zwiedzających nasze statki w czasie Nocy Muzeum –16 maja 2015 r. Wielu członków Bractwa zgłosiło swój

udział do zapewnienia bezpieczeństwa, a także snucia opowieści o statkach i żegludze śródlądowej. Nie ma wątpliwości, że będzie to kolejna udana impreza Muzeum Odry i Bractwa.

Brat Janusz Fąfara wyświetlił nam dalszą część filmu o rejsie BM Andromeda z Pragi do Bratysławy. Przypomnijmy, że w pierwszym odcinku BM-ka dopłynęła do Rotterdamu i po pracach przeładunkowych z ładunkiem rudy wyruszyła do Linz w Austrii. Ze względu na niski stan wody na rzece Men musiała zawinąć do Mannheim, gdzie odlichtowała i wyruszyła w dalszą trasę. Od tego momentu zaczyna się druga część filmu. Barka wraca kawałek



w dół Renu, wpływa na Men, w miejscowości Bamberg kieruje się na skanalizowaną rzekę Regnitz (lewy dopływ Menu) potem kanałem do rzeki Altmühl (lewy dopływ Dunaju) i w miejscowości Kelheim wpływa na Dunaj. Takie pokonanie trasy wodą było możliwe dzięki nowemu kanałowi Men - Dunaj, którego budowę ukończono w 1992 r. (zastąpił starszy, powstały w latach 1836-1846 Kanał Ludwika, dzisiaj w części eksploatowany turystycznie). Przecina on najwyższy kontynentalny dział wodny położony na wysokości 406 mnpm. Kanał ma 171 km długości i mogą pływać po nim statki o nośności 1,5 tys. ton. Różnicę poziomów 243 m pokonuje się przez 16 śluz, przy czym 11 z nich podnosi statki na wysokość 175 m, a 5 opuszcza 68 m do poziomu Dunaju (wcześniejszy Kanał Ludwika liczył 100 śluz). BM Andromeda w Linzu, przy

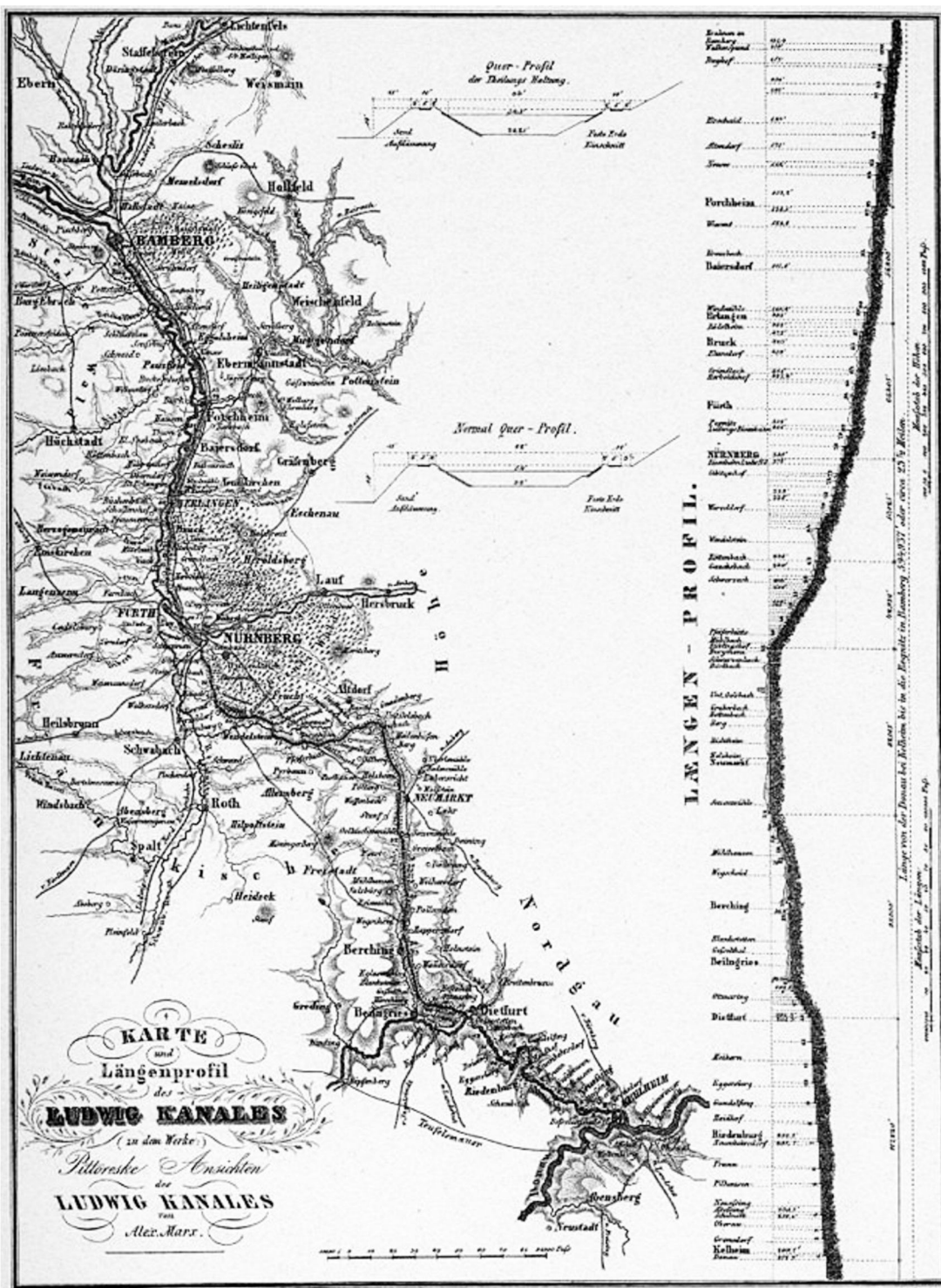
nabrzeżu największej huty w Austrii oddaje rudę żelaza i po różnych pracach załadunkowych przepływa Dunajem do Bratysławy. W sumie BM-ka pokonała drogami wodnymi 2342 kilometry, korzystała przy tym z 87 śluz i jednej podnośni. Wielu z nas oglądając film marzyło o takim wspaniałym rejsie, a myślami była przy zaniebanej Odrze.

Do zobaczenia na następnym spotkaniu. W tym roku tak przypadają różne święta, że tradycyjny pierwszy czwartek miesiąca musi być zamieniany na drugi. W czerwcu spotykamy się, więc 11-tego (w drugi czwartek, pierwszy to Boże Ciało), jak zwykle o 17-tej na DP Wróblin.

*T. Sobiegraj*

# Kanał Ludwika

Powstał w latach 1836 – 1846, łącząc Dunaj w Kelheim z Menem w Bambergu. Stanowił część drogi wodnej między Morzem Północnym w Rotterdamie i Czarnym w Konstancy. Na jego trasie długości 172,4 km powstało 100 śluz, niektóre w skanalizowanych odcinkach rzek Altmühl i Rednitz. Pokonano nimi pionowy spadek trasy, wysokości 80 m. od stanowiska szczytowego do Dunaju i 184 m. do Menu. Historycznym następcą opuszczonego od 1950 r. Ludwig Donau-Main Kanal stał się Kanał Ren - Men - Dunaj, zbudowany w latach 1960-1992, ale do dzisiaj – między Beilngries a Norymbergą – utrzymano spore jego odcinki, na trasie 65 kilometrów 67 śluz, mosty kanałowe, akwedukty, wiele budowli upustowych, mostów drogowych i innych. Suche odcinki koryta znajdziemy również przed Beilngries, nie- wielkie, tutaj bowiem nowy kanał prowadzono trasą starego.



Trasa Kanału Ludwika i jego przekrój pionowy



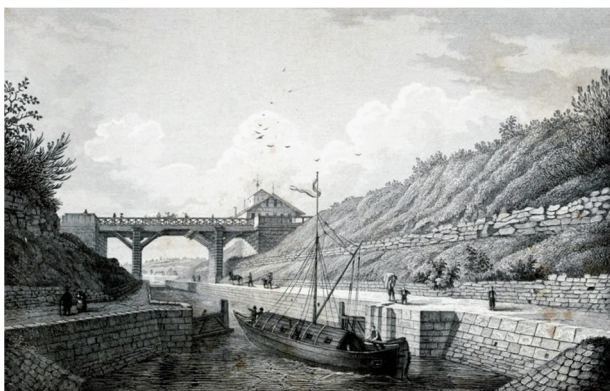
Pomysł połączenia Dunaju z Menem zrodził się już w czasach imperium Franków. W roku 793 Karol Wielki zbudował tzw. Fossa Carolina, znaną też pod mianem Karlsgraben. Budowlami regulacyjnymi były tutaj jazy, a żegludze służyły jedynie pochylnie. Kanał ten miał krótki żywot, jego utrzymanie wymagało wielkiego wysiłku, którego nie rekompensowała mizerna żegluga, prowadzona słabo zaludnionymi obszarami.

Idea kanału odżyła w XVII w., po wojnie 30-letniej. Zainteresowała się nim m.in. rada miasta Norymbergi, ale na zainteresowaniu się skończyło, ale w XVIII stuleciu pomysł odbudowy karolińskiego kanału powracał już częściej. Nowych impulsów zyskał w czasie z końcem XVIII wieku do Niemiec dotarły idee angielskiej rewolucji przemysłowej. Zyskały na sile po upadku Napoleona, gdy w Niemczech rozpoczął się proces uprzemysłowienia kraju. Nadszedł czas poważnych dyskusji, a kluczowym był problem zasilania kanału w wodę.

Problemy techniczne szczęśliwie pokonał Heinrich Freiherr von Pechmann, któremu w 1825 r. król Bawarii Ludwik I polecił opracowanie projektu Kanału. Swe prace zakończył on w 1830 roku, a w 1832 ich wyniki opubliko-

wał. W 1834 r. Ludwik I wydał akt stanowiący podstawy prawne inwestycji, a w 1835 rozwiązano problemy związane z jej finansowaniem. W 1836, z udziałem 9000 robotników, rozpoczęto prace ziemne. Początkowo planowano ich zakończenie do 1842 r. Do roku 1840 zakończono budowę koryta kanału, 90 ze 100 śluz, ścieżek holowniczych, ale okazało się, że większych nakładów pracy od przewidywanych, wymagała m.in. regulacja rzeki Altmühl, niezbędna by Kanał zasilić w wodę. W maju 1843 roku uruchomiono żeglugę między Norymbergą a Bambergiem. Roboty na południowym odcinku Kanału trwały dłużej, spowalniane i problemami geologicznymi i powodzią. Żeglugę na nim uruchomiono dopiero w lipcu 1846. Upamiętniono to pomnikiem zbudowanym w Erlangen, wg. projektu Leona von Klenze i Ludwika Michaela Schwanthalera – rzeźbiarza, autora grupy figur, symbolizującej połączenie dwu rzek – Dunaju i Menu.

Koryto kanału prowadzono w wykopach, czasami bardzo głębokich, jak tym pod Bacher w km 78,9, sięgającym 23 m na długości 580 m, czy pod Dörlbacher w km 82,1 głębokim na 14,5 m na długości 870 m, wykonywanym z użyciem parowej koparki skonstruowanej przez Maschi-



- Koryto kanału prowadzone w wykopie pod Dörlbacher, w km 82,1 w 1845 r.
- Akwedukt Kettenbachdamm w km 76,0
- Akwedukt Distellochdamm w km 84,8 w 1845 r.
- Most kanałowy Schwarzenbach na sztychu granowanym w stali w 1845 r.
- Koryto kanału Ludwika prowadzone mostem kanałowym Schwarzenbach, foto Hans Grüner



Schwarzach-Brückkanal mit Grundabfall. Stahlstich von Alexander Manz (1845)





nenfabrik Wilhelm Späth z Norymbergi. Wilhelm Späth, twórca pierwszej niemieckiej lokomotywy kolejowej, dla potrzeb budowy kanału opracował również pompy ślimakowe do usuwania wody z wykopów, dźwigi portowe, stalowe konstrukcje jazów, wrota śluzowe.

Koryto prowadzono również w tarasowych zboczach, od doliny zabezpieczając je wysokimi gozłami, nie uciekano również od prowadzenia go ziemnymi akweduktami, w całości ponad poziomem terenu. Do największych należały akwedukty kanałowe Kettenbachdamm (wysokości 18,5 m, prowadzony na długości 435 m) i Gruberbachdamm w Berg k/Neumarkt (w km 76,0) oraz Schwarzenbachdamm (km 84,2) i Distellochdamm (km 84,8), wysokości 20,0 m, prowadzony na długości 319 m. w okolicy Schwarzenbach (Burghann).

Obok tego, ponad dolinami, wody kanału prowadzono kamiennymi mostami kanałowymi, których zbudowano

aż dziesięć. Opinię arcydzieła technicznego zyskał powstały w 1841 most kanałowy Schwarzenbach – Brückkanal, prowadzony w km 95,2, między śluzami nr 59 i 60, 17,5 m., o szerokości 14,6 m i długości 90,0 m. Do dzisiaj przetrwał również most kanałowy Gauch Bach, o wysokości 8,5 m, szerokości 11,6 m i długości 42,5 m oraz Gößelthal-Brückkanal koło Beilngries, którego kanał nie prowadzi już dzisiaj wody.

Standardowym dla kanału było koryto o głębokości 1,60 m i szerokości w dnie 9,92 m a na poziomie zwierciadła wody 15,76 m, ze skarpami nachylonymi pod kątem 26 stopni, by zapobiec ich erozji powodowanej falowaniem. Koryto nie było utwardzane lub w inny sposób zagęszczane. Wystarczyły warstwy gliny i ilów, a nawet piaszczysta gleba, by utrzymać właściwe dla żeglugi poziomy wody kanału, obficie zasilanego z rzek Pilsach, Rednitz i Altmühl. Poziom wód kontrolowano śluzami, upustami wałowymi i bramami powodziowymi.



- Brama powodziowa między śluzą nr 64 i 65, fot. Hans Grüner
- Oszczędnościowa śluz komorowa nr 24 w Berching, fot. Stanisław Januszewski
- Śluz nr 32 na południowym stanowisku szczytowym w Sengenthal, fot. Stanisław Januszewski

Komory śluz zyskały obudowę murowaną z kamienia, łączonego zaprawą hydrauliczną. Nadano im szerokość 4,67 m i długość 34,5 m. Zamykano je dębowymi wrotami wspornymi, opieranymi na pionowych drewnianych wałach. Większość śluz zbudowano jako oszczędnościowe, wprowadzając trzecie wrota, od górnej głowy skracające komorę do 28,3 m. Śluz oszczędnościowych z założenia nie budowano na skanalizowanej Altmühl i Rednitz, tam bowiem nie było potrzeby oszczędzania wody. Spad wody na stopniach wodnych siegał 2,33 - 3,20 m. Napędzanie i opróżnianie komór odbywało się przez drewniane zastawki we wrotach górnych i dolnych, przesuwające się po stalowej listwie zębatej, sterowane ręcznymi lewarkami. Śluzowanie statku trwało zwykle 10-15 minut.

Na stopniach wodnych powstały budynki mieszkalne personelu obsługującego śluzę, a przy nich budynki gospodarcze, w których hodowano zwierzęta oraz ogrody warzywne. Personel o którym mowa odpowiedzialny był nie tylko za obsługę śluz, także za właściwą konserwację i utrzymanie kanału. Na szczycie jego hierarchii stali mi-



strzowie kanałowi, którzy prace nadzorowali, dzierżawili grunty wzdłuż kanału i 40.000 drzew owocowych posadzonych na jego trasie. Do dzisiaj utrzymano domy śluzowe, m.in. w Kelheim, Berching, Sengenthal, Burghann, Worzeldorf, Norymberdze, Forchheim i Bambergu.

Na trasie kanału powstało także 117 mostów drogowych i kładek. Około połowy zbudowano z kamienia, inne, wsparte na kamiennych przyczółkach, ze względów oszczędnościowych, zyskały drewniane jezdnie. W większości przypadków przęsła żeglowne sklepione były łukiem, aby światło mostów wystarczało dla przejścia masztów żaglowych barek, bez potrzeby kłopotliwego ich składania. Szerokość kanału między przyczółkami mostów zmniejszała się do 5,84 m.





- Budynek mieszkalny obsługi śluzy nr 100 w Bambergu, fot. Andre Kraut
- Most kamienny, sklepiony w Sorges, fot. Hans Grüner
- Beilngries. Most drogowy z jezdnią drewnianą położony przy zlikwidowanej śluzy nr 21, fot. Stanisław Januszewski
- Kelheim. Śluza nr 1 i port, foto Andre Kraut
- Bamberg. Port na Kanale Ludwika z kamiennym nabrzeżem, fot. Stanisław Januszewski



Na kanale powstało 8 portów (Kelheim, Beilngries, Neumarkt, Norymberga, Fürth, Erlangen, Forchheim, Bamberg) i 15 przeladowni, tam nabrzeża kanału wykonano jako pionowe, kamienne, długości ok. 58 m. Wiele z nich powstało przy zakładach przemysłowych, znaleźć je można i dzisiaj m.in. w Wendelstein, Pfeifferhütte, Rasch i Berching. W Pfeifferhütte dokonywano głównie przeladunków zboża, w Worzeldorf i Wendelstein przede wszystkim kamienia z pobliskich kamieniołomów i cegieł z miejscowych cegielni, dostarczanych zwłaszcza dla Norymbergi. Z biegiem czasu liczba przeladowni rosła, w 1893 było ich już 27.

Standardowymi dla portów były baseny z pionowymi, kamiennymi nabrzeżami, w największym porcie w Norymberdze długości 300 i szerokości 50 m, magazyny towarowe i dźwigi sytuowane na nabrzeżach. Takie porty, budowane czasami przy rozszerzonym tylko w ich miejscu kanale, utrzymano do dzisiaj w Kelheim, Beilngries, Neumarkt Worzeldorf i Bambergu. Ikonografia pokazuje, jak niewiele zmieniło się tam na przestrzeni lat: baseny portowe, kamienne nabrzeża, magazyny towarowe, dźwigi, w znacznej mierze zachowano tam w oryginalnym stanie, jak w Bambergu. Inne porty funkcjonowały niegdyś w Fürth, Erlangen i Forchheim. Do załadunku i rozładunku służyły zaprojektowane i wykonane przez Wilhelma Späth dźwigi o nośności 3 ton. Znajdujemy je w wielu miejscach, m.in. w Neumarkt i w Bambergu.



Pierwsze barki miały długość 24,0 m, maksymalnie 30,0. Ich szerokość nie mogła przekraczać 4,2 m, a zanurzenie 1,16 m. Mogły transportować do 120 ton ładunku. Wzdłuż kanału istniały ścieżki holownicze. Barki korzystały z żagli lub przeciągano je końmi bądź wołami, prowadzonymi po ścieżkach holowniczych. Czasami czerpano z siły mięśni ludzi. Z przełomem XIX/XX w. burłaczenie straciło na znaczeniu, pracę zwierząt lub ludzi zastąpiły parowe holowniki.

Statki poruszające się z prędkością 3 km/godz. potrzebowały 6 dni na przebycie trasy od Dunaju do Menu. Rejs z Amsterdamu do Wiednia trwał zwykle dobre dwa miesiące. Korzystanie z kanału i jego portów, dźwigów, placów i magazynów było płatne, rokrocznie publikowano taryfy opłat kanałowych i portowych. Wysokość opłat uzależniona była od tonażu ładunków i długości drogi jego transportu. Obciążane były nimi także barki puste. Z czasem wysokość opłat obniżano. Zakładano, że możliwości transportowe kanału sięgają 100.000 ton rocznie. W pierwszym pełnym roku działalności kanałem przewieziono już jednak 175.000 ton towarów, a w 1850 już niemal 200.000 ton. Później transport ładunków zaczął się zmniejszać, by w roku 1900 osiągnąć 150.000 ton, ale później ponownie spadł do 60.000 w 1912, 22.000 z 1925 i 35.000 ton w 1940. Transportowano głównie drewno, kamień, węgiel i produkty rolne.





- Bamberg. Dźwig portowy z 1845 r., fot. Stanisław Januszewski
- Nowy kanał Ren - Men - Dunaj na wysokości Beilngries, fot. Stanisław Januszewski
- Relikt starego Kanału Ludwika wokół którego poprowadzono ścieżkę edukacyjną, fot. Stanisław Januszewski

Już w kilka lat po powstaniu kanał spotkał się z konkurencją ze strony kolei żelaznej. Próbowano temu przeciwdziałać przez obniżki opłat. Ale konkurencyjności nie sprzyjały też parametry techniczne kanału, zbyt niskie dla statków pływających po Renie i Dunaju, dłuższych, szerszych i o większym zanurzeniu od dopuszczalnego na Kanale Ludwika. Stąd już w latach 90. XIX w. pojawiły się głosy postulujące zdecydowaną przebudowę kanału, ale możliwe stało się to dopiero w drugiej połowie XX w.

W XX stuleciu kanał zyskiwał rangę atrakcji turystycznej, coraz szerzej wkraczała w jego obszar turystyka piesza i rowerowa, pojawił się także statek pasażerski, wraz z upadkiem gospodarczego znaczenia kanału rosła jego wartość rekreacyjna, miejsce do pływania, uprawiania zimą łyżwiarstwa, wędkowania i połowu ryb. Nad kanałem wyrastać zaczęły knajpy i kawiarnie, pojawiły się pensjonaty. Jednym z ostatnich pożytków był transport kanałem w 1944 r. kutrów torpedowych w kierunku morza Czarnego.

II wojna światowa nie oszczędziła kanału, chociaż zniszczenia nie były wielkie. Szybko je usunięto, chociaż nie było jasne jaką rolę kanał mógłby pełnić. Transportowano nim głównie materiały budowlane i gruz. W 1950 roku zrezygnowano z utrzymywania na kanale żeglugi, część kanału osuszono, na odcinku od Norymbergi do Bambergu drogę wodną przebudowano. W 1962 roku przystąpiono do budowy nowego kanału na południu od

Norymbergi, prowadząc go czasami starą trasą i niszcząc historyczny przekrój koryta, wiele śluz i innych budowli hydrotechnicznych. Prace te zintensyfikowano od 1986 i 1996 r., kiedy to obchodzono 150 rocznicę rozpoczęcia i zakończenia budowy kanału. Zrewitalizowano mosty kanałowe Gauchsbach i Schwarzenbach, wyremontowano a nawet odbudowano wiele śluz, bram przeciwpowodziowych, wrót wspornych, które z uwagi na materiał winny być co 20 lat wymieniane.

Ścieżki holownicze przysposobiono do roli tras rowerowych. Przy wszystkich budowlach wodnych, śluzach, mostach, a nawet przy reliktach dawnego koryta – jak w Beilngries – ustawiono tablice informacyjne, mówiące o miejscach w których turysta się znalazł, ich przemianie, o budowlach, które ogląda, czasami wokół reliktyw kanału poprowadzono krótkie ścieżki edukacyjne. Na utrzymanych odcinkach kanału władze wodne Norymbergi i Ratzfobny utrzymują dwie zabytkowe barki, na których prowadzone są krótkie rejsy pasażerskie, z użyciem pościgu zwierzęcego. Barka Elfriede działa w sekcji stanowiska szczytowego, między śluzami nr 32 i 33, a barka Alma-Viktoria między śluzami 24 i 25. W południowej części zamku w Burgthan otworzono Ludwik Canal Muzeum i Centrum Informacji o Kanale. Kanałem interesują się nie tylko turyści, także artyści, którzy w rejonie Neumarkt realizują projekt „Sztuki na kanale”, w ramach którego powstaje unikatowa, plenerowa ekspozycja rzeźby.



Barka Elfriede, foto Hans Grüner

Dla zmęczonych rowerzystów lub pieszych przy kanale lub w okolicznych wioskach znajdujemy wiele zacienionych ogródków piwnych i przytulnych, niedrogich zajazdów, w których można odpocząć i cieszyć się smakowaniem dań kuchni frankońskiej. Warte uwagi są również zabytki kultury w osadach tych pieczołowicie pielęgnowane. Tak oto otwarta, żywa księga historii budownictwa wodnego i żeglugi śródlądowej, jaką Kanał Ludwika, osadzony w krajobrazie kulturowym Bawarii i Frankonii, pozostaje prowadzi nas ku dziedzictwie kultury materialnej i duchowej, wspólnej śródziemnomorskiemu kręgowi kultury. Ujawnia jak mocno Kanał Ludwika w dziedzictwie tym był i jest osadzony.

## Nagrody Przyjaznego Brzegu za rok 2014

14 lutego 2014 r. w czasie Targów Wiatr i Woda w Warszawie odbyło się uroczyste zakończenie XI edycji konkursu o Nagrodę Przyjaznego Brzegu. Konkurs, tradycyjnie już, był organizowany pod Honorowym Patronatem Ministra Sportu i Turystyki, fundatora nagrody do Grand Prix. Konkursowi patronowali także: Minister Infrastruktury i Rozwoju, Prezes Polskiej Organizacji Turystycznej i Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej. Do XI edycji konkursu zgłoszono 29 kandydatów z całej Polski. Nagrodą wyróżniono 15 kandydatów. Jury przyznało nagrody w dwóch kategoriach: za budowę i rozbudowę infrastruktury wodniackiej oraz za popularyzację i promowanie turystyki wodnej. Ponadto przyznano imienne nagrody specjalne dla osób szczególnie aktywnych w promowaniu turystyki wodnej.



Grand Prix, z nagrodą Ministra Sportu i Turystyki, otrzymali łącznie: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego i Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego wraz z partnerami – za koncepcję i realizację Pętli Żuławskiej, jako wzorcowego przykładu organizacji przestrzeni wodnej sąsiadujących regionów.

Za budowę i rozbudowę infrastruktury wodniackiej nagrody otrzymali:

- Gmina Dopiewo – za nowoczesną przystań nad jez. Niepruszewskim w Zborowie,
- Miasto Braniewo – za nową przystań na rzece Pasłęce,
- Miasto Brodnica – za zagospodarowanie brzegów Drwęcy i nową przystań wodną,
- Miasto Międzychód – za rewitalizację Starego Portu na Warcie w Międzychodzie,
- Miasto Ścinawa – za rewitalizację przedwojennego portu żeglugowego na Odrze.
- Marina Gliwice – za nową przystań, będącą aktywnym ośrodkiem wodniackim na Górnej Odrze,
- Marina „Pod Czarnym Bocianem” – za nową przystań marinę na Warcie,
- Przystań w Suchaczu – za przystań jachtową na Zalewie Wiślanym.
- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Warszawa – za rewitalizację Kanału Augustowskiego.

Za popularyzację i promowanie turystyki wodnej nagrody otrzymali:

- Fundacja Szerokie Wody – za organizację przedsięwzięcia „Flis Festiwal” na Wiśle,
- Magazyn Wiatr – za stworzenie ciekawego i bezpłatnego czasopisma dla żeglarzy,
- Wrocławski Klub Wodniaków PTTK „Wiadrus” – za 60-letnią działalność popularyzującą turystykę kajakową na Odrze i jej dopływach.

Nagrody indywidualne otrzymali:

- Marek Winiarczyk – za wyjątkowe wieloletnie działania na rzecz żeglarzy niepełnosprawnych,
- Wojciech Kujawski – za opracowanie i wydanie serii wydawnictw o szlakach Warmii i Mazur.

Osoby szczególnie zasłużone dla idei konkursu otrzymały Medal PTTK „Za Pomoc i Współpracę”. Otrzymali je:

- Hanna Forbrich – dyrektor Biura Związku Miast i Gmin Nadnoteckich,
- Jacek Oryl – prezes Zarządu Murator EXPO Sp. z o.o.,
- Przemysław Daca – naczelnik Wydziału Żeglugi Śródlądowej Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju,





Nagrodę otrzymuje burmistrz Ścinawy Krystian Kosztyła. Z prawej Tomasz Jędrzejczak – podsekretarz stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki, fot. Elżbieta Matusiak-Gordon

- Maciej Rosiński – główny specjalista w Departamencie Sportu dla Wszystkich Ministerstwa Sportu i Turystyki.

Nagrodą Prezesa Zarządu Głównego PTTK za najciekawszy produkt tegorocznych targów „Wiatr i Woda” wyróżniona została

- Szkutnia „Klipper” Grzegorz Jakubowski – za kontynuowanie tradycji szkutniczych w Polsce.

W uroczystości udział wzięli: Tomasz Jędrzejczak – podsekretarz stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki, i zarazem przewodniczący Komitetu Honorowego Nagrody Przyjaznego Brzegu, Katarzyna Krzywda – dyrektor Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, Elżbieta Wąsowicz-Zaborek – wiceprezes Polskiej Organizacji Turystycznej, Andrzej Gordon – wiceprezes Zarządu Głównego PTTK i przewodniczący jury Nagrody Przyjaznego Brzegu, członek Zarządu Głównego PTTK – Jacek Czober, Wojciech Skóra – dyrektor Centrum Turystyki Wodnej PTTK, a także przedstawiciele Polskiego Związku Żeglarskiego i Polskiego Związku Kajakowego.

Tradycyjnie po uroczystości wręczenia Nagród odbyła się debata „Co zrobić, by polskie brzegi były bardziej przyjazne” – przyjazne dla żeglarzy, kajakarzy i innych turystów oraz mieszkańców miejscowości położonych nad wodą. Debacie towarzyszyła prezentacja osiągnięć laureatów. Wzięli w niej udział przedstawiciele nagrodzonych i rekomendowanych, członkowie jury oraz przedstawiciele organizacji, instytucji i mediów związanych z turystyką wodną.

A oto sylwetki niektórych laureatów.

- **Marina Gliwice** jest jednym z najaktywniejszych ośrodków wodniackich na Górnym Odrze, który stale wzbogaca swoją ofertę turystyczną oraz aktywnie promuje Kanał Gliwicki, rzekę Odrę, turystykę wodną i rekreację nad wodą. Jest punktem początkowym turystycznego szlaku wodnego łączącego przez Kanał Gliwicki śląską aglomeracją przemysłową z Odrą, a więc ze Szczecinem i Bałtykiem i z całą Europą. Posiada nowoczesną przystań dla łodzi turystycznych i sportowych –



Nagrodę otrzymuje burmistrz Ścinawy Krystian Kosztyła. Z prawej Tomasz Jędrzejczak – podsekretarz stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki, fot. Elżbieta Matusiak-Gordon



Laureaci. Pierwsza z prawej Ewa Sternal z Mariny Gliwice, trzecia z prawej Bożena Siczek prezes Klubu „Wiadrus”, z lewej przy mikrofonie Marek Winiarczyk, fot. Elżbieta Matusiak-Gordon

miejsca do cumowania dla łodzi, miejsca poboru wody pitnej, toalety, przyłącza do sieci elektrycznej 230V oraz obiekty towarzyszące – wypożyczalnię kajaków i łodzi motorowych, hangar dla łodzi i warsztat szkutniczy. Jest możliwość wodowania jednostek pływających dowolnej wielkości, a po sezonie możliwość zimowania łodzi. Na terenie mariny znajduje się także sklep żeglarski, w którego ofercie jest odzież regatowa i turystyczna, małe jachty żaglowe, katamarany, silniki zaburtowe, pontony i wiele innych akcesoriów żeglarsko-motorowodnych. Poza tym Marina Gliwice prowadzi szeroką działalność szkoleniową i promocyjną. Organizowane są kursy żeglarskie i motorowodne oraz wodniackie imprezy turystyczne i występy znanych zespołów szantowych. Należy podkreślić, że Marina Gliwice jest bardzo gościnna i dla wodniaków, i wszystkich innych turystów.





Laureaci. Z prawej Andrzej Gordon – wiceprezes ZG PTTK.. Trzecia z prawej Bożena Siczek, prezes Klubu „Wiadrus”, Pierwszy z lewej Marek Winiarczyk, fot. Elżbieta Matusiak-Gordon



Laureaci. Czwarty z lewej Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny Magazynu „Wiatr”, fot. Elżbieta Matusiak-Gordon

- **Port Ścinawa** to nowa przystań turystyczna na Odrze, otwarta 1 maja 2010 r. Przystań ta została utworzona na terenie zniszczonego pod koniec wojny przedwojennego portu żeglugowego. Oczyszczono teren i zbudowano niezbędne dla turystyki wodnej zaplecze. Na terenie portu znajduje się przystań, dwa pomosty pływające, wypożyczalnia sprzętu pływającego, zaplecze sanitarne i techniczne oraz 4 hektary terenu, na którym można rozbić namiot albo ustawić przyczepę campingową. Przy brzegu postawiono dużą wiatę, a pod nią stoły, ławy i grill. W starym bunkrze przy moście przez Odrę uruchomiono tawernę, w której można smacznie zjeść i ugasić pragnienie oraz kupić wydawnictwa turystyczne. Na terenie przyległym do portu zbudowano największą nad Odrą zadansowaną scenę o powierzchni 216 m<sup>2</sup>. Na niej, w pięknej nadodrzańskiej scenerii, występują zespoły szantowe i ludowe. W ścinawskim porcie od kilku lat rozpoczyna się Flis Odrzański i odbywa festiwal „Ścinawski Blues nad Odrą” – jedna z największych i najciekawszych bluesowych imprez w kraju, a nawet złoty motocyklistów. Koszt tej inwestycji wyniósł 200 tys. zł, a przy realizacji wykorzystano również środki unijne. Dzięki powstaniu Portu

Ścinawa miasto Ścinawa stało się ważnym punktem etapowym na odrzańskim szlaku wodnym i jednym z dolnośląskich liderów turystycznego wykorzystania Odry.

- **Wrocławski Klub Wodniaków PTTK „Wiadrus”** jest najstarszym i najbardziej znanym klubem kajakowym we Wrocławiu i na Dolnym Śląsku. W ciągu 60 lat swojej działalności Klub aktywnie działa na rzecz rozwoju turystyki wodnej na Odrze i jej dopływach. W 2004 roku zainicjował cykl corocznych regat kajakowych dla upamiętnienia 123. rocznicy pierwszego wyścigu kajakowego w Europie, który odbył się 25 września 1881 r. na rzece Odrze we Wrocławiu. Klub włącza się również w działania proekologiczne, w tym w akcje sprzątnięcia brzegów Odry i jej wrocławskich dopływów. Działalność Klubu nie ogranicza się do pływania kajakiem. Od wielu lat Klub działa na rzecz Domów Dziecka i dzieci z najuboższych rodzin. Corocznie we wrześniu, w ramach obchodów światowego dnia turystyki organizuje imprezy kajakowo-rekreacyjne dla dzieci z rodzinnych Domów Dziecka i świetlic środowiskowych, pozyskując dla nich pomoc finansową i rzeczową. Za swoją wieloletnią działalność na rzecz rozwoju turystyki kajakowej został wyróżniony Honorową Odznaką „Za Zasługi dla Turystyki”.



- **Magazyn „Wiatr”** powstał w listopadzie 2009 r. Jest niezwykle udaną realizacją pomysłu Krzysztofa Olejnika, człowieka o wielkiej pasji żeglarskiej, który jest teraz jego redaktorem naczelnym. Magazyn „Wiatr” jest pismem dla szerokiego grona żeglarzy, atrakcyjnym w formie i interesującym w treści. Zawiera aktualne i rzetelnie opracowane informacje i materiały, na wysokim poziomie językowym. W ciągu 5 lat istnienia „Wiatr” stał się tytułem o największym w Polsce zasięgu. Co miesiąc drukowany jest w nakładzie 18.000 egz., a ponadto ponad 11.000 czytelników czyta pismo w internecie. Pismo jest bezpłatne, utrzymuje się wyłącznie z reklam, ale zachowuje wysoki poziom dziennikarski i edytorski, i cieszy się dużym uznaniem czytelników.

- **Marek Winiarczyk** jest znanym szkoleniowcem i filarem żeglarstwa osób niepełnosprawnych w Polsce. Jego staraniem w 1975 r. zorganizowano w Centrum Żeglarstwa i Turystyki Wodnej „Almatur” w Giżycku pierwszy w Polsce obóz żeglarski dla osób niepełnosprawnych. Przez następne lata organizowano kolejne obozy żeglar-

skie dla osób niepełnosprawnych, a pod koniec lat osiemdziesiątych regaty dla nich. Corocznie zimą organizowane są Bojerowe Mistrzostwa Polski Żeglarzy z Niepełnosprawnością, a w sezonie letnim Mistrzostwa Polski Żeglarzy z Niepełnosprawnością i Puchar Polski Żeglarzy z Niepełnosprawnością oraz Festiwal Sportów Wodnych Osób Niepełnosprawnych, który jest największą w Europie imprezą tego typu. W 2001 r. z jego inicjatywy została zorganizowana pierwsza w Polsce konferencja naukowa i warsztaty szkoleniowe „Żeglarstwo jako forma rehabilitacji osób niepełnosprawnych”.

W dotychczasowych jedenastu edycjach konkursu o Nagrodę Przyjaznego Brzegu przyznano 159 nagród. Nagrodzono 26 miejscowości, organizacji i stowarzyszeń „nadodrzańskich”. Wśród wyróżnionych jest 9 laureatów wrocławskich, w tym Fundacja Otwartego Muzeum Techniki i prof. Stanisław Januszewski.

Laureatom XI edycji Nagrody Przyjaznego Brzegu serdecznie gratulujemy i życzymy kolejnych sukcesów w turystycznym zagospodarowaniu Odry oraz innych polskich rzek i jezior.

### 3 etap prac zakończony

**Kontynuujemy prace na barce. 20 maja Miejski Konserwator Zabytków dokonał odbioru kolejnego etapu prac rewaloryzacyjnych. Dzięki dotacji Gminy Wrocław wykonano szkielet stalowo-drewniany konstrukcji sufitów ładowni i pokryto go deskami modrzewia, w które zaopatruje nas tartak Kazimierza Urbaniaka w Jedlinie Zdroju.**

Wrocławski Silpur Sp z o.o. pokrył stalowe burtę pianką poliuretanową zamkniętą komórkowo. Analogiczną izolację termiczną i antyskroplinową wprowadzono nad drewnianymi sufitami. Pianką zalaliśmy peszle z koryta kablowego prowadzące przewody elektryczne do ładowni. Modrzewiowe deski pokryją także sieć rurociągu centralnego ogrzewania jednostki. Na zakup grzejników i pieca c.o. nie mamy pieniędzy, ale szkielet instalacji wykonaliśmy, by za rok nie zrywać poszycia burt. Barka zyskała już konstrukcję ścian działowych pomieszczenia administracyjno-socjalnego, sanitariatów, magazynu bosmańskiego, do których drzwi ofiarował nam Stolbud Włoszczowa i wrocławski zakład stolarski Sebastiana Wójcika. Wykonaliśmy zbiorniki nieczystości i wody za-burtowej, pierścienie dystansowe iluminatorów, których wykonanie nie było takie łatwe. Pomógł tutaj Skoplas Stanisława i Krzysztofa Szkopków z Kaczor k/Odolanowa oraz wrocławski Wimarol Marka Kwiatkowskiego.

Teraz impregnujemy drewno-chronem deski na poszycie burt i bierzemy się za kolejny etap prac, który zamierzamy finalizować w sierpniu, kończąc też instalację elektryczną, wodno-kanalizacyjną, sanitarną.

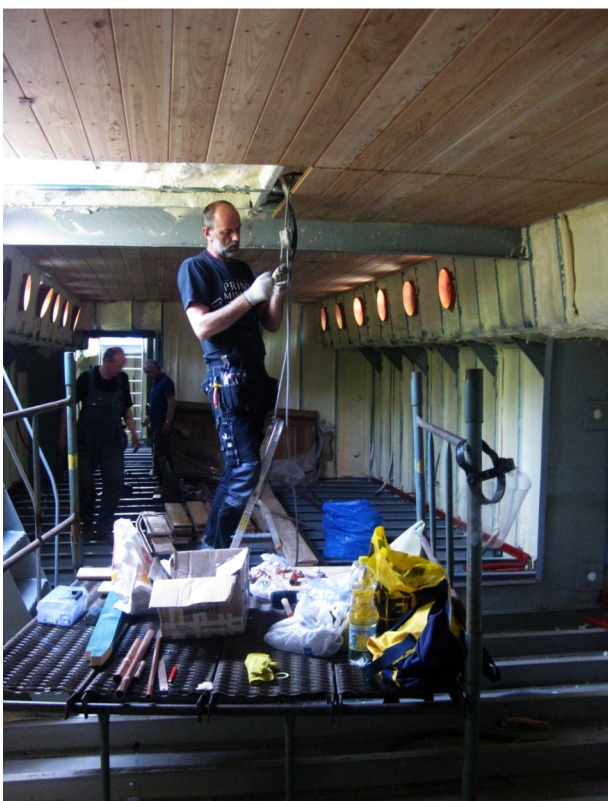
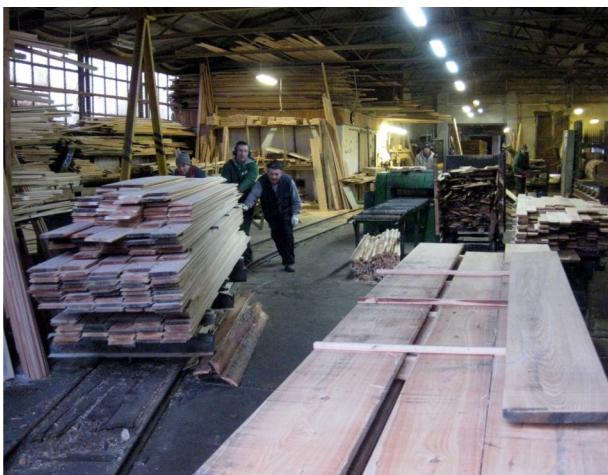
Złożymy jeszcze wniosek na dotację, która jeszcze w tym roku pozwoli nam zakończyć prace w ładowni dziobowej i w kubryku, wykonać wentylację i klimatyzację ładowni, co wydaje się nawet ważniejszym od ogrzewania.

By zadanie, które przed sobą postawiliśmy z powodzeniem zrealizować stale zaniegać będziemy o pomoc rzeczową ze strony producentów różnych materiałów i urządzeń bez których obyć się nie możemy. Dotacja miejska jest zaś taką, że oglądamy każdy grosz, ale też bez tej pomocy nie moglibyśmy nawet marzyć o rozpoczęciu prac.

Przebieg i stan robót wykonanych w pierwszym półroczu 2015 r. przedstawiamy na załączonych tutaj fotografiach. Miesiąc w miesiąc informujemy też o nich na łamach biuletynu „Prosto z Pokładu”, dostępnego także na stronie internetowej FOMT. W kwietniu prace na barce prezentowaliśmy w Deutsches Museum w Monachium, w największym muzeum techniki Europy. Zaproszenie do tej prezentacji było zaszczytne, stanowi też dowód, że nasi niemieccy przyjaciele z uwagą przyglądają się naszym pracom na Odrze podejmowanym, że doceniają także wysiłek władz Wrocławia podejmowany na rzecz ożywienia Odry i zwrotu miasta ku rzece.







## Niegów ogrodzenie

**W dniach 10 i 13 kwietnia Arkadiusz Redlicki i Andrzej Krzeczkowski oczyścili i pomalowali (kolor oliwka) słupki pochodzące z piezarkarni. W sumie było to 30 słupków.**



W dniu 25 kwietnia Arek Redlicki oraz Wiesław Kochański z synami: Wiktozem i Mateuszem oczyścili i pomalowali 31 słupków (darowizna Pani Urszuli Borkowskiej, której serdecznie dziękujemy). 28 kwietnia Arek Redlicki i Jan Ślędak pomalowali dalsze 16 słupków. Powłoki malarskie trzeba jeszcze położyć na ośmiu słupkach i bramie. Do pomalowania zostało jeszcze 8 i brama – dar Andrzeja Krzeczковского.

Obok prac przygotowujących materiał na ogrodzenie młyńskich działek Bractwo Zabrodzkie młyn udostępniło, prowadząc w nim imprezy oświatowo-edukacyjne. 28 kwietnia w młynie realizowano projekt uczniów Zespołu Szkół im. Reymonta w Zabrodziu pt. „Potrawy wigilijne”.



## Noc Muzeów na barce

**16 maja 2015 Fundacja Otwartego Muzeum Techniki zaprosiła wrocławian do stoczni Hubertus przy ul. Michalczyka. Tam od roku prowadzona jest odbudowa i rewaloryzacja zabytkowej barki towarowej. Po zakończeniu prac barka służyć będzie w roli mobilnego centrum oświatowo-edukacyjnego Muzeum Odry FOMT, pomieści audiowizualne lektoria, sale konferencyjne, ekspozycje muzealiów odrzańskich. Odbudowany zostanie również marynarki kubryk.**

Muzeum na wodzie, dzisiaj powstaje, szeroko otworzy swe ładownie w roku 2016 gdy Wrocław pełnić będzie rolę Europejskiej Stolicy Kultury. Do programu wielu prowadzonych przy tej okazji imprez wprowadzi problematykę Odry, rzeki która z dobrą naturą, w toku wielowiekowej interakcji ładu z rzeką i człowieka, stała się dobrem kultury.

Nic dziwnego, że projekt rewaloryzacji barki zyskał wsparcie Prezydenta Wrocławia Rafała Dutkiewicza, Miejskiego Konserwatora Zabytków, że dzieło włączenia zabytku w rytm współczesnego życia pozyskało wielu mecenasów, których też wskazujemy na stronie internetowej rewaloryzacji barki poświęconej ([www.fomt.pl](http://www.fomt.pl)). Im wszystkim zawdzięczamy szybki postęp prac, dzisiaj prowadzonych już w ładowniach. Wykonujemy izolacje termiczne i antyskroplinowe stalowego kadłuba, deskowanie sufitów, burt, podłóg, instalacje elektryczne, wodno-kanalizacyjne, sanitarne, grzewcze. Przed nami jeszcze wiele prac, jednym z najważniejszych zadań jest wykonanie wentylacji i klimatyzacji ładowni, wyposażenia barki w nowoczesne środki audiowizualne.

Na półmetku tej drogi zdecydowaliśmy się zaprezentować wrocławianom stan robót i technologie ich prowadzenia, opowiedzieć o naszych planach i docelowych programach użytkowych zabytku.



Na dennych mocnicach ułożyliśmy pomost z desek, w ładowni zainstalowaliśmy halogenowe oświetlenie, ustawiliśmy wystawę fotogramów prowadzących w dzieła kultury technicznej na Odrę nanizane, od Oławy po Nową Sól i Głogów. Na pokładzie Wojciech Śledziński prowadził kiermasz książek przez FOMT wydanych, odrzańscy kapitanowie i stoczniowcy – Zbigniew Priebe, Juliusz Chwalana i Jerzy Piniewski. W ładowniach o zabytkach Odrzańskiej Drogi Wodnej opowiadał Ryszard Majewicz, o Fundacji i odbudowie barki mówili Robert Górczyk – rzecznik budowy we Wrocławiu Muzeum Lotnictwa i wolontariusze Grzegorz Szerszeń i Marcin Dudkowski. Odwiedziło nas ponad 300 osób.

Barka zaskakiwała gości klimatem, scenerią, miejscem w historycznej wrocławskiej stoczni, spotkaniem z ludźmi Odry. Wspólnym fotografiom nie było końca, a odwiedził nas również jednomiesięczny ledwie Hubert. Jaką znajdzie Odrę gdy dorośnie?





## Raport – Noc Muzeów 2015

16 maja 2015 r. już po raz czwarty Fundacja Otwartego Muzeum Techniki zorganizowała Noc Muzeów na pokładach statków Muzeum Odry. Nie zabrakło stałych atrakcji: zwiedzania statków wraz z kapitanami żeglugi śródlądowej oraz warsztatów modelarskich dla najmłodszych, w czasie których dzieci wykonywały swój własny model holownika parowego Nadbor. Tym razem znacznie rozszerzono propozycje dla zwiedzających.

W stoczni przy ul. Michalczyka zaprezentowano barcę „Irena”, która obecnie poddawana jest renowacji. Natomiast przy Wybrzeżu Wyspiańskiego wieczór rozpoczął się od pokazu wyjątkowych samochodów z kolekcji Latającego Muzeum Motoryzacji, Sekcji Historii Motoryzacji i przyjaciół, pod tytułem „Samochody, których nie znajdziesz w reklamie”. Na nabrzeżu przed wejściem na HP Nadbor zaprezentowano Alfę Romeo GVT z lat 90. XX w. oraz rzadkie modele Mercedesów z lat 60. XX w. Dużym zainteresowaniem cieszył się Cadillac Eldorado z lat 70. XX w., zaś czasy PRLu przypomniały doskonale zachowane duże fiaty, w tym jeden w wersji stylizowanej na Monte Carlo.

Gwóździem programu okazał się koncert zespołu szantowego „Pod Masztem”, grającego na pokładach holownika parowego na wolnym powietrzu. Zespół stworzył w ostatnich miesiącach piosenkę o tytule „Holownik Nadbor”, doskonale promującą statki Muzeum Odry. Wieczór przyciągnął również amatorów dorocznego Kina na Odrze. W tym roku specjalnie stworzyliśmy duży ekran na nabrzeżu, pozwalający większej ilości osób na oglądanie naszych pokazów. O godzinie 21:00 odbył się niezwykle pokazy autorski krótkometrażowego filmu dokumentalnego Marcina Lesisza „Przystań”, który opowiada o ostatniej działającej od średniowiecza przeprawie promowej na Dolnym Śląsku w Brzegu Dolnym, zamkniętej w zeszłym roku w związku z wybudowaniem mostu. Młody reżyser uchwycił pracę załogi obsługującej do-

tychczas prom, ich rozterki związane z końcem pewnej epoki, wreszcie sam klimat odrzańskiej żeglugi. Ostatni punkt programu obejmował projekcje zarówno filmów dokumentalnych, jak też archiwalnych zdjęć, obrazujących żeglugę śródlądową. Ostatni uczestnicy zeszli z pokładów tuż przed 23:30.

Statki przy Wybrzeżu Wyspiańskiego odwiedziło ok. 800 osób. Co bardzo nas cieszy duża ilość zwiedzających przyjechała do nas spoza Wrocławia, specjalnie na nasze pokazy, chcąc czas ten spędzić pod pokładami. Nieocenioną pomoc zaoferował zawsze uśmiechnięty kapitan Jurek Onderko, jak nikt inny prezentujący kotłownię i maszynownię holownika. Funkcję kapitana na Nadborze, przedstawiając kajuty kapitańskie, pełnił niezmordowany Tadeusz Sobiegraj oraz Wojtek Kato, z kolei kapitan Hinze zaprezentował sterowany radiem model statku „Kościszko”. Dźwig pływający był zaś królestwem kapitana Mieczysława Balcerkiewicza, snującego barwne opowieści o dwóch katastrofach, w jakich Wróblin brał udział. Nie zawiedli również nasi wolontariusze, goszczący zwiedzających. Wszystkim zaangażowanym w prowadzenie tegorocznej Nocy Muzeów serdecznie dziękujemy!





## Noc Muzeów w młynie

W dniu 16 maja br. w godz. 18.30-23.00 zorganizowano II-gą Noc Muzeów w Zabytkowym Młynie w Niegowie. Organizatorami imprezy były: Stowarzyszenie Bractwo Zabrodzkie, Wójt Gminy Zabrodzie, Stowarzyszenie Pepisko z Wyszkowa, Firma Taxus z Niegowa, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu, Muzeum Techniki Rolniczej i Gospodarstwa Wiejskiego w Redeczu Krukowym.

Dla zwiedzających przygotowano 5 ekspozycji:

- Na dworze św. Tamary,
- Mapki na pocztowych kartkach,
- Lalki w regionalnych strojach,
- Czym się bawili nasi rodzice,
- Nasi młodzi twórcy

Wystawy przygotowali: Adriana Redlicka, Barbara Redlicka, Natalia Bilaska, Zofia Tyminska, Marek Filipowicz, Mirosław Powierza, Anna Mikołajczyk-Kłębek, Natalia Jeziorska, Natalia Zaręba, Adrian Sasin, Amelia Raniewicz, Bartłomiej Mościcki, Marta Przybysz, Patrycja Sokołowska, Aleksandra Osman, Wiktoria Krysik.

Wystawa autorska Anny Mikołajczyk-Kłębek „Na dworze św. Tamary” była poświęcona Gruzji. Obejmowała między innymi stroje ludowe, rękodzieło, broń białą, instrumenty muzyczne, religię i poezję. „Mapki na pocztowych kartkach” – kolekcja Marka Filipowicza zawierała mapki z Polski i różnych krajów świata, na których zaznaczono interesujące zabytki architektury, rośliny i zwierzęta. Kolejna ekspozycja o stosunkowo niewielkich rozmiarach była zlokalizowana na parterze młyna. Obejmowała „Lalki w regionalnych strojach” z kolekcji Mirosława Powierzy. Zbiór prezentował lalki z różnych stron świata.

Zasadnicza wystawa na I piętrze młyna zatytułowana „Czym się bawili nasi rodzice” została zaprojektowana i wykonana przez Barbarę Redlicką z eksponatów własnych i wypożyczonych przez osoby prywatne. Ta wystawa przeniosła nas w świat wspomnień lat dzieciństwa

naszych rodziców. Pokazała zabawki, gry, czasopisma, książki, płyty gramofonowe, fotosy z dobrocinek, które towarzyszyły im na co dzień. Ostatnia ekspozycja była udostępniona na II-jej kondygnacji młyna. Promowała uczniów i absolwentów lokalnych szkół. Prezentowała między innymi fotografie wyróżnione w konkursach ogólnopolskich, rysunki wykonane ołówkiem i węglem, prace wykonane pastelami i technikami mieszanymi oraz wiersze napisane przez uczniów Publicznej Szkoły Podstawowej im. C.K.Norwida w Dębinkach.

W trakcie trwania nocy muzeów Arkadiusz Redlicki, członek Stowarzyszenia Bractwo Zabrodzkie wyświetlił przeźrocza z bajkami. Około godziny 21.00 wójt i przedstawiciele Stowarzyszenia Bractwo Zabrodzkie wręczyli dyplomy, upominki i podziękowania dla osób przygotowujących wystawy, zaprosili wszystkich na poczęstunek. Poczęstunek przygotowało Koło Gospodyń Wiejskich w Zabrodziu i Zespół Szkół im. Wł.St. Reymonta. Gości częstowano smaczną, grillowaną kiełbasą i kaszanką, kawą zbożową, razowym kwasem chlebowym.

W trakcie trwania Nocy Muzeów, zabytkowy Młyn w Niegowie odwiedziło ok. 150 osób. Drugie tyle zapowiedziało swoją wizytę w tygodniu do 22 maja br. Są to uczniowie okolicznych szkół.

Dokumentację fotograficzną wydarzenia wykonał Marek Filipowicz i Arkadiusz Redlicki.



## „Handel ludźmi i niewolnictwo”

### Dotychczasowe znaczenie

**1. Handel ludźmi i niewolnictwo kojarzy się nam powszechnie z czasami starożytnymi, co najwyżej z porywaniem czarnoskórych mieszkańców Afryki na plantacje bawełny w Ameryce Północnej. Czasami słyszymy o niewolniczej pracy dzieci w Chinach czy innych krajach „trzeciego świata”. W cywilizowanej Europie przepełnionej ustawodawstwem Unii Europejskiej nie wydaje się aby tytułowy problem mógł dotyczyć Jej Krajów.**

A jednak – jak pisze Agata Łukaszewicz<sup>1</sup> – „W latach 2010 – 2012 wzrosła liczba przestępstw związanych z handlem ludźmi. Tak wynika z danych Biura do spraw Walki z Przestępczością Zorganizowaną Prokuratury Generalnej. (...) W 90 % przypadków chodziło o handel ludźmi. 10 % o przygotowania do niego. (...) Spraw związanych z handlem ludźmi będzie coraz więcej.”

2. „– Handel ludźmi to bardzo trudny rodzaj przestępstwa o charakterze wieloczynowym.”

### Nowe znaczenie

Wg nowego znaczenia tych słów, handlem ludźmi i niewolnictwem nie jest:

1. Powszechny handel piłkarzami przez kluby piłkarskie. I nie tylko piłkarskie.
2. Tragedie niewolnic Polek – opiekunek starych ludzi. „– Według naszych danych za zachodnią granicą oficjalnie pracuje 15 tysięcy Polek, a nieoficjalnie nawet 250 tysięcy – wylicza Krzysztof Jakubowski, wiceprezes zarządu krakowskiej agencji InterKadra. – To największe współczesne targowisko niewolnic w Europie. Nikt nie ma nad nim żadnej kontroli – dopowiada prof. Krystyna Iglicka-Okólska, demograf, rektor Uczelni Łazarskiego i ekspert polskiego rządu ds. polityki migracyjnej. (...) Polki godzą się na wyzysk, bo racjonalne myślenie przesłania im magiczna kwota tysiąca euro. – Są zadowolone, jeżeli

tylko mogą wysłać do domu. Jak zarobią mniej, są smutne, jak więcej, szczęśliwe.”<sup>2</sup>

3. Legalny i nielegalny seks biznes.

Portal Havoscope, który szacuje obroty szarej strefy, podaje, że w seksbiznesie obraca się pieniędzmi niewiele mniejszymi niż w handlu narkotykami. Rocznie to 187 bilionów amerykańskich dolarów. W Hiszpanii ten rynek ma wartość 26,5 mld, w Niemczech 18 mld, Szwajcarii – 4,4 mld. W wielu krajach seks biznes zalegalizowano (...), ale – jak się szacuje – w samych tylko Atenach działa ok. 300 nielegalnych burdeli. W ubiegłym roku policja zatrzymała 130 prostytutek, które nie były zarejestrowane, okazało się, że co 10, to nosicielką HIV. (...) W Polsce 150-250 tys. osób żyje z prostytucji<sup>3</sup>. Czy wszystkie te osoby robią to z własnej, nieprzymuszonej woli?

4. A inne branże w Polsce?

Trzeba by popytać wśród różnych znajomych. Nikt przecież się nie przyzna, że pracuje „na czarno” za nędzną pensję albo wręcz za darmo. Pytajcie więc, a się dowiecie. Zaczniście – choćby – od aplikantów zawodów prawniczych: adwokackich lub radcowskich.

O czym informuje i co zaleca, pracujący – póki co – legalnie

*Kpt „Nemo”*

1 Agata Łukaszewicz „W Polsce i w Unii rośnie handel ludźmi”, „Rzeczpospolita”, 14.06.2013 r., str.: C3, Aktualności, prawo karne  
2 Anna Szulc „Niewolnica starszej pani”, „Newsweek” 5-11.08.2013, str.: 34-36  
3 Małgorzata Święchowicz „Bez zabezpieczeń”, „Newsweek” 5-11.08.2013, „Społeczeństwo – brudny płatny seks”, str.: 26-29