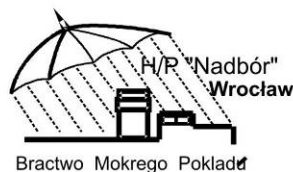


# PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 139-140

Rok XIII

kwiecień-maj 2015

## Wrocławski Węzeł Wodny

to największa w Polsce sieć dróg wodnych i budowli hydrotechnicznych w ramach aglomeracji miejskiej.

W dniu 24.02.2015 r. Ryszard Majewicz udzielił wywiadu na temat działalności Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, powstania Wrocławia i Wrocławskiego Węzła Wodnego oraz roli gospodarki wodnej w lasach. Wywiad

można odsłuchać na stronie internetowej wrocławskiego Radia Rodzina, pod adresem:  
<http://www.radorodzina.pl/wiadomosci/11597/>

Redakcja

## Turystyka wodna to praca u podstaw

Z dyrektorem urzędu żeglugi śródlądowej we Wrocławiu Janem Pyś (JP) rozmawia Marek Słodownik (MS) dziennikarz żeglarskim, współtwórca i zastępca redaktora naczelnego Magazynu H2O.

### (MS) Jak zdaniem pana przedstawia się aktualny stan dróg wodnych w Polsce?

(JP) Polska jest wspaniałym krajem dla osób kochających wodę. Mamy dużą sieć wód śródlądowych (ok. 70 tys km), które połączone są z morzami regionu i z najważniejszym Morzem Bałtyckim. Potencjał dla działań związanych z wodą mamy znaczny zarówno tych ściśle gospodarczych: hydroenergetyka, rybactwo, transport rzeczny jak i tych związanych ze spędzaniem wolnego czasu: turystyka wodna, wędkarstwo, pływanie. Część wód śródlądowych to drogi wodne, o których parametry nawigacyjne i bezpieczeństwo dba państwo. Polska na tle Europy wyróżnia się długością dróg wodnych. Z ilością ok. 4 tys. km zajmujemy piąte miejsce. Etap doprowadzania dróg wodnych różnych klas do standardów Europejskich mamy jeszcze przed sobą. Nasza kraj zmienia się. Jesteśmy w przededniu reformy gospodarki wodnej. Z pewnością przyjdzie czas na drogi wodne. Tego oczekuje od nas Europa i nasi sąsiedzi. Jest dużo do zrobienia.

### (MS) Czy dostrzega pan zmiany zachodzące w ostatnich latach w tym zakresie?

(JP) Dla swoich potrzeb żegluga śródlądową podzieliłem na dwie części: *żegluga duża* – transport wodny i *żegluga mała* – turystyka, rekreacja i sport na wodzie. Żegluga śródlądowa zmienia się w każdej z tych części. Żegluga dużej jest coraz mniej. Zmniejsza się ilość przewożonych ładunków, pogarszają się parametry nawigacyjne, znikają porty śródlądowe. Zupełnie inaczej jest z żegluga małą. Powoli stajemy się krajem wodniaków. Społeczeństwo

coraz mniej boi się przebywać na wodzie. Poluznienie w 2010 r. rygorów administracyjnych dotyczących kwalifikacji w żegludzie małej spowodowało ogromne zainteresowanie wodą. Przybywa marin i sprzętu pływającego.

### (MS) Czy mamy szansę stworzyć sieć szlaków turystycznych na wodzie nie gorszych niż mają Niemcy?

(JP) Do zmian w żegludzie małej przyczyniły się samorządy i biznes. Samorządy zauważyły, że miejsca nad wodą są opuszczone i zaniedbane. Klóciło się to z wizerunkiem gmin. Do tego dołączali wodniacy którzy potwierdzali, że na zachodzie Europy tereny przywodne są najpiękniej zagospodarowane. Wyrównaniu standardów dla turystyki wodnej powinno pomóc szerokie podejście do produktu turystycznego. Oznacza to, że zarządzający produktem powinni mieć wpływ na wszystkie elementy tworzące jego standard i możliwość stałej poprawy. Obecnie żaden podmiot prowadzący turystykę wodną nie ma wpływu na akweny po których się ona odbywa. Bardzo często dobrze wyposażone mariny są trudno dostępne i są wypami nie połączonymi sprawnymi akwenami. Właścicielem rzek jest Państwo. Powinno istnieć możliwość przekazywania przez Państwo w formie umowy niektórych akwenów samorządom terytorialnym lub biznesowi dla realizacji celów turystyki wodnej. Taka możliwość powinna dotyczyć wyłącznie akwenów nie mających strategicznego znaczenia np. głównych dróg wodnych. One powinny być po prostu dobrze utrzymane. To jest pierwszy najtrudniejszy krok. Następny to promocja szlaków turystycznych. O turystów należy zabiegać. W Branden-

burgii zarejestrowanych jest ok 60 tys. statków turystycznych, z których tylko kilka procent rocznie płynie w kierunku Polski.

### **(MS) Jakie przewagi ma Odra w stosunku do Wisły?**

(JP) Wisła i Odra to dwie piękne Polskie rzeki. Przebywając nad Wisłą w Warszawie, Włocławku, Płocku czy Toruniu jestem pod wrażeniem wielkości tej rzeki. Królowa jest wielka dlatego, że niesie ogromne ilości wody ale także dlatego, że się jej boimy. Na Wiśle słabo widać więzi człowieka z rzeką. Trochę inaczej jest na Odrze. Rzeka jest mniej żywiołowa, bardziej kameralna. Jest tu więcej śluz, jazów, elektrowni, statków, nabrzeży. Jeszcze nie tak dawno Odra była dużą europejską drogą wodną. Jej budowle wodne charakteryzowały się specyficzną architekturą. Gliwice, Kędzierzyn-Koźle, Wrocław były miastami portowymi. W licznych stoczniach od Kędzierzyna-Koźla do Nowej Soli budowano statki. Mieszkańcy Nadodrza zawdzięczali rzece żyzne pola, ryby, piasek, energię elektryczną, wymianę handlową, miejsca pracy i miejsca do odpoczynku. Im bardziej na zachód od Odry tym bardziej widać związki ludzi z rzekami. Przystanie łódki, porty, statki, parki, marin to typowy krajobraz rzek.

### **(MS) Jakich inwestycji wymaga Odra, aby przywrócić ją do dawnej świetności?**

(JP) Pytanie to jest dwuznaczne i wymaga dwóch odpowiedzi. Ostatni raz Odrzańska Droga Wodna modernizowana była w okresie międzywojennym. Wówczas uzyskała status ważnej arterii komunikacyjnej według dzisiejszych standardów uzyskała III klasę drogi wodnej. (Niektóre z przebudowywanych wówczas śluz uzyskały wyższą IV klasę np. Rędzin 1934 r. i Janowice 1941 r.). Przywrócenie na całej długości rzeki jednolitych standardów III klasy drogi wodnej będzie przywróceniem jej świetności z lat 30. XX w. Do tego celu remontowane są obecnie na Odrze śluzy. Jednak obecnie nikt nie modernizuje dróg publicznych do standardów przedwojennych. Od lat 30. XX w. do dziś wymogi dla Europejskich dróg wodnych uległy zmianie. Zarówno Europejska Komisja Gospodarcza ONZ jak i Unia Europejska zdecydowały, że rentowne drogi wodne w ciągu korytarzy transportowych powinny posiadać przynajmniej IV klasę żeglowności. Gdyby Odra miała odzyskać swoje parametry nawigacyjne ważnej arterii komunikacyjnej, powinna mieć przynajmniej IV klasę drogi wodnej. Modernizacja rzeki wymagałaby wybudowania kilkunastu stopni wodnych. Szacowany koszt takiej modernizacji to ok 20 mld zł. Gdyby projekt modernizacji do IV klasy żeglowności zgłoszony był do UE wspólnie przez Polskę, Czechy oraz Niemcy dofinansowanie mogło by sięgać 80% kosztów. Oczywiście przy okazji potrzeb transportowych można byłoby zrealizować także inne potrzeby np. ochrony przed powodzią czy ochrony środowiska.

### **(MS) Które odcinki Odry wymagają szczególnej troski ze strony administracji wodnej?**

(JP) Obecnie sprawą najpilniejszą jest remont śluzy Brzeg Dolny, która z przyczyn technicznych w wyniku decyzji Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego na początku grudnia 2014 r. została do odwołania zamknięta. W dalszej perspektywie to dokończenie stopnia wodnego Malczyce, przygotowanie projektów i realizacja kolejnych stopni w Lubiążu i Ścinawie, budowa wielofunkcyjnego zbiornika Racibórz. Przygotowanie projektu i budowa połączenia Kędzierzyn-Koźle – Ostrawa.

### **(MS) Czy Odra ma szansę stać się prawdziwą magistralą wodną?**

(JP) Europejska Komisja Gospodarcza ONZ wyznaczyła trzy międzynarodowe drogi wodne przechodzące przez Polskę: E-30 (Bogumin-Szczecin), E-70 (Kostrzyn-Bydgoszcz-Królewiec) i E-40 (Gdańsk-Modlin-Brześć). To one powinny być bazą dla rozwoju transportu rzeczno-wodnego w Polsce. Drogi wodne w Europie poprawiane są w kierunku z zachodu na wschód. Mam nadzieję, że po zakończeniu projektu nr 17 na Kanale Odra-Hawela w Niemczech przyjdzie czas na Odrzańską Drogę Wodną.

### **(MS) Jakie są bariery rozwoju żeglugi na Odrze?**

(JP) Sądzę, że największą barierą jest rozproszenie decyzji dotyczących rozwoju dróg wodnych między dwa resorty: Ministerstwo Środowiska i Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju tzw. dualizm. Czego konsekwencją jest brak projektów rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej. Mam nadzieję, że nie zapadła ostateczna decyzja, że Odra powinna być wyłącznie zjawiskiem ekologicznym.

### **(MS) Czego najbardziej brakuje wodniakom na szlaku Odry?**

(JP) W ostatnich latach samorządy województwa lubuskiego mocno zmieniły Odrę. Realizują kilka projektów turystycznych i lokalnie zainteresowanie Odrą jest. Odnosnie pozostałe części Odry sądzą, że wodniacy będą zadowoleni ze szlaku Odry wtedy kiedy będzie tu miło, sympatycznie i tanio. Odra będzie przyjazna turystom, gdy powstanie tu pewien klimat, gdy będzie pełna przystani i miejsc gdzie można podpłynąć, gdy gminy zaczną prezentować i zachwalać lokalne osobliwości, gdy nad rzeką powstaną tawerny i śpiewne będą szanty, brzegi rzeki i okolica będzie zadbane i dostępne dla turystów. Pewnie więcej powinno powstać dobrze wyposażonych w infrastrukturę marin, gdzie można zatankować paliwo, dobrać wody i przenocować. Niestety na razie niemieckie biura podróży organizują wycieczki na Odrę pod nazwą: *Safari odrzańskie*.

### **(MS) Czy możliwa jest koegzystencja żeglugi profesjonalnej i turystycznej?**

(JP) Żegluga turystyczna i zawodowa to jak stare dobre małżeństwo. Mają wiele cech wspólnych oraz uzupełniających się wzajemnie. Do cech wspólnych należą wspólne warunki nawigacyjne, wspólne umiejętności oraz wiedzę, wspólna troska o bezpieczeństwo. Do cech uzupełniających się na akwenach transportowych należą np. dobre warunki nawigacyjne z których również korzystają turyści, nasycenie infrastrukturą, przy której można dla turystów zorganizować miejsca do postoju, do pobierania wody, do pozbycia się odpadów komunalnych. Istniejące na drogach wodnych elektroniczne systemy nawigacyjne idealnie nadają się także dla turystów.

### **(MS) Czy jest możliwe odrodzenie żeglugi gospodarczej na Odrze?**

(JP) Obecnie istnieje wiele barier bez pokonania, których nie ma szans na rozwój transportu rzeczno-żeglownego. Najważniejszymi są bariery prawne (np. brak ustawy o drogach wodnych i portach śródlądowych) bariery organizacyjne (np. wspomniany już dualizm i brak resortu wodnego), silna pozycja ekologów nawołujących do renaturyzacji rzeki i słaba podmiotów lobbujących na rzecz rozwoju transportu rzeczno-żeglownego. Sądzę, że w najbliższym czasie nie popłyniemy barką z Ostrawy, przez Wrocław i Frankfurt nad Odrą, do Szczecina.

### **(MS) Czy jest możliwe przywrócenie żeglugi, także turystycznej, na Odrze?**

(JP) Żegluga turystyczna na Odrze ma znacznie większe szanse na rozwój niż transport rzeczno-żeglowny. Jako marynarz rzeczny trochę się tego obawiam, bo nie znam przypadku aby akwen turystyczny stał się korytarzem transportowym zawsze jest odwrotnie. Przykładem dobrze rozwijającej się turystyki wodnej jest Wrocław. Ze względu na istniejące stopnie wodne panują tu zawsze bardzo dobre warunki nawigacyjne. W mieście jest 45 kilometrów dróg wodnych. Miasto oferuje dużo atrakcji. Rozwój turystyki na szlaku Odry jest trudniejszy i będzie niemożliwy bez ścisłej współpracy: gmin, biznesu z administracją drogi wodnej. Nie uda się zbudować atrakcyjnego produktu turystycznego, z którego turyści zechcą skorzystać. Na razie lepsze warunki panują nie daleko w Czechach oraz w Niemczech.

## **W marcu już na statkach**

Po przerwie zimowej w marcu spotkaliśmy się już na statkach Muzeum Odry, a dokładnie w pomieszczeniu konferencyjnym DW Wróblin. Wybiciem szklanki okrętowym dzwonem spotkanie rozpoczął senior Bractwa Jurek Onderko.

Chwilą ciszy oddaliśmy hołd tym, którzy w lutym odeszli z naszego kręgu na wieczną wachtę: kapitanowi Markowi Jugaszek (absolwentowi ZSŻŚ 1978 r.) – w dniu 3.02. br. zginął tragicznie w trakcie rejsu; Zbigniewowi

### **(MS) Czy turyści wodni są częstymi sprawcami wypadków na rzece?**

(JP) Pamiętam jak w 2010 r. po liberalizacji wymogów kwalifikacyjnych na niektóre statki turystyczne wiele osób mówiło, że teraz będziemy mieli same wypadki. Sezon nawigacyjny w roku 2010 zaczął się we Wrocławiu tragicznie. Trzech młodych ludzi podpłynęło statkiem, na prowadzenie którego nie wymagane były uprawnienia, pod jaz. Wszyscy utonęli. Myślałem, że zmiany przepisów będą miały tragiczne skutki. Jednak od tamtej pory nic dramatycznego nie wydarzyło się. Ruch turystyczny we Wrocławiu jest spory ludzie odpoczywają i bawią się na wodzie zachowując zasady rozsądku i bezpieczeństwa.

### **(MS) Jak ma pan przesłanie dla turystów korzystających z uroków żeglowania po Odrze?**

(JP) Tak myślę, że użegłownienie naszych rzek to praca na pokolenia. Według mnie turystyka wodna to dziedzina, która jest synonimem pracy u podstaw nad naszymi rzekami. Wierzę, że dzięki wodniakom odkryjemy nasze rzeki, przekonamy się że mogą pełnić różne funkcje i być zarówno piękne jak i gospodarczo użyteczne, odkryjemy że są naszym narodowym skarbem. Dlatego życzę aby brać wodniacka rozrastała się miała coraz lepsze warunki. Żebyśmy mogli o sobie za jakiś czas powiedzieć, że Polacy to wodniacy.

### **(MS) Jak będzie wyglądała żegluga na Odrze za 20 lat?**

(JP) Wydawało się, że po wejściu do UE i likwidacji geopolitycznych barier, które określały Odrę jako granicę pokoju rzeka będzie miała szansę zaistnieć jako ważny korytarz Europejskiego rozwoju. Szanse takie były do roku 2013 kiedy graniczny odcinek Odry należał do europejskiej sieci transportowej. Od czasu wstąpienia Polski do UE minęło 10 lat. Zmiany zaszły ale nie w oczekiwanym kierunku. Ciągłe nie możemy znaleźć kompromisu dla Odry między korytarzem ekologicznym, a nerwem rozwoju regionu Nadodrza. Przyzwyczailiśmy się, że 20 lat to dla inwestycji wodnych bardzo nie odległa przyszłość. Gdyby miało się coś zmienić za 20 lat to na pewno byśmy o tym już wiedzieli. Sądzę, że na Odrze do roku 2035 wielkich zmian nie będzie. Chociaż ...

Zubrzyckiemu – zmarł 7.02. br., inżynier budowy statków, wieloletni dyrektor Navicentrum, w latach 60. XX w. nauczyciel teorii budowy statków w TŻŚ; kapitanowi Bronkowi Kotwickiemu – zmarł 20.02.br. (abs. TŻŚ 1965



roku), inżynier mechanik, długoletni pracownik ŻnO, później Odratrans, aktywny członek naszego Bractwa. Spotkaliśmy się 5 marca, a za 3 dni Dzień Kobiet, nie mogło się obyć bez wręczenia kwiatów uczestniczkom spotkania: Ani Broniewskiej, Danusi Fąfarze, Mariannie Sobiegraj, Wiolettecie Wronie-Gaj.

O kwiatkach nie zapomniał senior Bractwa Jurek Onderko, który serdecznie uściskał od nas panie. Nie obyło się bez poczęstunku i ciepłej atmosfery, którą nasze Siostry stworzyły. Wartko potoczyła się więc dyskusja nad zgłoszonymi do rozpatrzenia problemami.

Od dłuższego czasu Bractwo stara się pomóc Arkadiuszowi Pawełek (pontonom przepłynął ocean) w wydaniu książki o opłynięciu pontonom przylądka Horn. Przygotowaniem redakcyjnym i wydawniczym zajęł się nasz bardzo aktywny w tym względzie brat Wojtek Śledziński. Brakuje tylko funduszy ok. 3 tys. złotych. Poszukiwany jest pilnie sponsor. Padł pomysł, aby zebrać fundusze na zasadzie subskrypcji. Wysokość przedpłaty wynosiłaby 30,- zł za jeden egzemplarz. Szczegółowe informacje są dostępne na witrynie wydawcy:

[www.dobrezycie.strefa.pl](http://www.dobrezycie.strefa.pl),

e-mail: [studioinspiracje@interia.pl](mailto:studioinspiracje@interia.pl)

Na 26 marca br. planowane są obchody 66 rocznicy „Urodzin” HP Nadbór. Będą wycieczki szkolne, filmy, wystawa. Wystąpić też ma zespół szantowy „Pod masz

tem”. Kustosz Muzeum Odry, siostra w Bractwie Wioletta zaapelowała o szeroki udział członków Bractwa, szczególnie kapitanów i stoczniovców, którzy oprowadzać będą po statkach, opowiadać o ich budowie, o żegludze, uczyć węzłów. Przy tej okazji Jurek Onderko wspomniał, kiedy będąc uczniem Państwowej Szkoły Żeglugi Śródlądowej uroczyste w październiku 1948 r. witali nad Odrą przybycie do Wrocławia pierwszych „holendrów” HP Jarowid i HP Światopełk.

W luźnej dyskusji dominowała tematyka związana z Modernizacją Wrocławskiego Węzła Wodnego. Krytycznie oceniano projekt, jak i wykonawstwo. Odgródzenie Odry murem przy Bulwarze Dunikowskiego. Powstał nawet pomysł policzenia ilości cegieł zużytych do budowy muru i zgłoszenie do księgi Guinnessa. Śluza Różanka, szerokość kanału powodziowego, sposób zabezpieczania wałów i wiele innych uwag dotyczących wykonawstwa robót modernizacyjnych. Wszyscy byli zgodni, że należy się modlić, aby przepływy wody Odrą nie powtórzyły się tej wielkości, co w 1997 r.

Termin spotkania kwietniowego ustalony został na drugi czwartek miesiąca tj. 9.04. br. Będzie to spotkanie poświęcone z jajkiem i ciastem, a w zależności do pogody można też będzie powtórzyć śmigus-dyngus. Godzina, jak zwykle 17-ta, pokład DP Wróblin.

*Tadeusz Sobiegraj*

## BMP- spotkanie kwietniowe 2015

Po raz kolejny spotkanie Bractwa rozpoczynamy wspomnieniem odchodzących na wieczną wachtę i chwilą ciszy. Z żalem i smutkiem przyjęliśmy do wiadomości, że zmarli dwaj znani przedstawiciele środowiska żeglugowego **Marian Grębowiec**, specjalista eksploatacji portów i żeglugi, przedstawiciel żeglugi w Holandii i Niemczech, i twórca wrocławskiej NAVIGI- Przedsiębiorstwa Dostaw Inwestycyjnych i Eksportowych i jej długoletni dyrektor **Zbigniew Trzeński**. Obaj Panowie byli wybitnymi osobowościami, znakomitymi fachowcami darzonymi powszechnym szacunkiem.

Niech spoczywają w pokoju !





Gościem spotkania był Sławek Staszak, absolwent TŻŚ w 1992 r. a także Wyższej Szkoły Morskiej, II oficer na statkach zagranicznego armatora. Nawiązał z nami kontakt przed dwoma miesiącami; jest zainteresowany odszukaniem kolegów. Wnioskując z rozmowy, Sławek będzie częstszym gościem na naszych spotkaniach. Jesteśmy radzi, iż dla Bractwa pozyskaliśmy reprezentanta absolwentów dekady lat 90. XX w.

Sławku, witaj w Bractwie!

Zgodnie z zapowiedzią nasz niestrudzony brat Janusz Fąfara zaprezentował interesujący film o żegludze i rejs barki motorowej ANDROMEDA z Czech do Rotterdamu i Mannheim. Ostatnią część z Mannheim do Bratysławy Janusz wyświetli 7 maja br. na kolejnym spotkaniu. Interesująca projekcja tak ze względów czysto żeglugowych i gospodarki wodnej a także budownictwa wodnego i turystyki.



Wojtek Śledziński podjął działania związane z subskrypcją i wydaniem książki pt. HORN autorstwa naszego brata Arka Pawełka. Przypomnę, Arek przed kilku laty jako pierwszy człowiek na świecie opłynął przylądek Horn, opisał to wszystko, a my staramy się o jej wydanie. Tuż po wakacjach książka będzie dostępna w sprzedaży poprzez wydawnictwo Wojtka, FOMT i Bractwo.



Janek Pyś dyrektor UŻŚ wraz z kolegami przekazali podziękowanie za moje działania na rzecz branży, transportu i Bractwa. Dziękuję za miłe słowa i życzę wszystkiego dobrego.

Z różnych względów, najczęściej obiektywnych, „Prosto z Pokładu” ukazuje się co dwa miesiące. Wznowiliśmy Publikacje biogramów członków Bractwa prosząc o pisanie do nas z wyprzedzeniem umożliwiając drukowanie ich w każdym numerze. Do wielu z Was w bm. wysyłam prośbę, aby poczynili pewne zapisy dla historii żeglugi i stoczni, gospodarki wodnej, i nie tylko. Celem jest zebranie materiału stanowiącego wspomnienia z minionej przeszłości i wydanie go w formie zbioru wspomnień prezentujących minione półwiecze.

Witkowi Szablowskiemu dziękujemy za kolejny gest wsparcia BMP.

Bądź zdrów bracie Witoldzie!

Spotykamy się dnia 7 maja br. o g. 17. na pokładzie Wróblina. Zapraszamy!

*Zbyszek Priebe*

Foto- J. Fąfara i Z. Priebe, uczestnicy spotkania

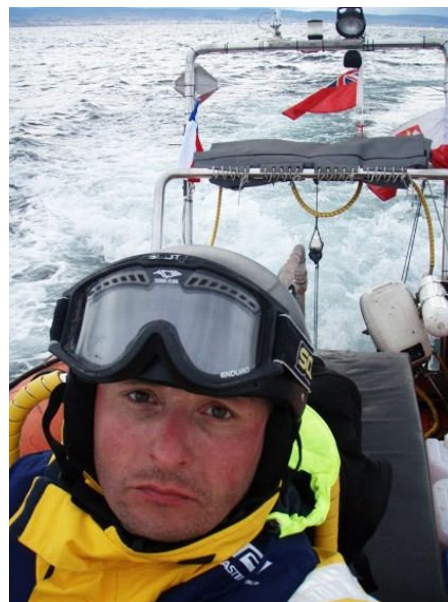
Prezentujemy poniżej fragment wspomnień Arkadiusz Pawełek z rejsu pontonem wokół przylądka Horn, które pragniemy wydać w formie książkowej. Potrzebne są środki finansowe, które próbujemy zebrać na zasadzie subskrypcji. Przedpłata wynosi 30,- zł za egzemplarz. Zgłoszenia chętnych przyjmuje Wojtek Śledziński.

Arkadiusz Pawełek

## HORN

Nieskończenie głęboką, gęstą, czarną ciemność rozświetla tylko mdła poświata moich świateł nawigacyjnych i ostre błyski odległych latarni. Księżyc zaszedł przed kwadrans, co pogłębiło wrażenie osamotnienia. Do tego to cholerne światło nawigacyjne na maszcie na rufie, które swoim blaskiem oślepia. Nie wyłączam go, żeby chilijska armada nie pomyślała, że coś mi się stało. Otepiały jestem. Myśli kłębią się w głowie jak wrzucone do starej betoniarki. Ile można wytrzymać bez snu? Nie wiem. Dużo. Kiedyś nie spałem przez pięć dni. Ale to było w sztormie. Wtedy było dużo. Teraz jestem skatowany po trzech. Nawet niecałych. Zaraz, ile to dni i nocy płynę? Wszystko mi się miesza... Dzień, noc, dzień, druga noc. Drugi dzień już się skończył. Już nie wiem w takim razie, czy to dużo, czy mało. Dwie doby. To raczej mało. Więc dlaczego jestem tak zmęczony? Dziesięć lat temu może byłoby to mało. Starzeję się... Jest cisza. Teraz. Względna. Basem pomrukuje silnik. Fale chlapią. Z cichym pluskiem rozbijają się o dziób pontonu. Rzut oka na zegary – 5 węzłów. Za szybko. Za szybko, jak na noc, brak widoczności, niepewność pozycji, góry lodowe, skały, brak snu. Cholera! Nie wiem gdzie jestem! No niby wiem – Brazo Noroeste, ale gdzie jest wejście na kanał Beagle? Powinno być gdzieś tutaj!

Miotam się po powierzchni fiordu. Pionowe skały wchodzą wprost do wody. Piętrzą się w ciemności nade



mną – niemi świadkowie, którzy niejedną tragedię Mogliby opowiedzieć. Bardziej je wyczuwam, niż widzę. Jeszcze ciemniejsze cienie w całkowitej ciemności. Gęsta ciemność, która się materializuje tuż przede mną. Zmuszam się do myślenia, zmuszam się do kombinowania, do otwierania oczu, niemalże zmuszam się do oddychania. Oczy pieką strasznie. Co chwila tracę świadomość – oczy otwarte, ale odjeżdżam. Nie jestem pewien pozycji, więc nie mogę włączyć pilota – za wąsko. Na kotwicę za głęboko – ponad 100 m. Co pewien czas muszę opływać ogromne ławice brunatnic. Jak w nie wpływam, silnik zmienia głos – śruba zaczyna nawijać skórzane liście. Wtedy manetka w dół, zetka do góry, zapalam światło na rufie i powolutku, wrzucam wsteczny bieg – śruba się uwalnia. Trzymając ją tuż pod powierzchnią idę bardzo wolno naprzód. Wpływam na czystą wodę. Opuszczam zetkę i lekko dodaję gazu. GPS wskazuje pozycję, ale według niego jestem na brzegu.

## WODNIACKIE KORZENIE SZYPERSKICH RODZIN

### MANIKOWSCY

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

Praca na statkach, pływanie na polskim śródlądziu było wówczas jedynym celem jaki chciałem osiągnąć i jaki mi przyświecał. Woda, statek to było wszystko. A działo się

tak nie bez powodu, ponieważ od wielu już pokoleń moja rodzina, zarówno ze strony ojca jak i matki, później również żony związana była z żegluga śródlądową.



Z zachowanych dokumentów wynika, że już na początku XIX wieku mój pradziadek Franciszek Manikowski senior wywodził się z szyperskiego rodu i pracował na wodzie. Był właścicielem barki zbudowanej w 1878 roku. Pradziadek miał trzech synów: Konrada, o którym nie zachowały się żadne informacje, Stefana (to mój dziadek), którego syn z pierwszego małżeństwa Maksymilian był właścicielem barki „VISTULA”. Barka w 1945r. „załadowana” niemieckimi uciekinierami w drodze z Gdyni do Niemiec zatoniła pod Bornholmem.

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

Trzeci syn pradziadka Franciszek junior (imiona się powtarzają) miał córkę Apolonię i syna Maksymiliana, który był właścicielem dużej, prawie 500 tonowej barki „TEODORA”. Barka w wyniku działań wojennych została zatopiona w porcie Warszawskim w 1939 r. Po utracie barki osiadł na lądzie i tradycji wodniackich nie kontynuował. Miał dwie córki Urszulę i Eleonorę, z których pierwsza pracowała w Żegludze Bydgoskiej. Oczywiście jego żona z domu Wierzbicka również wywodziła się z szyperskiej rodziny. Natomiast córka Franciszka Apolonia, poślubiła właściciela barki „KAIN” Michała Tuszyńskiego, z którym miała troje dzieci: Martę, Teodora i Stanisławę. Syn Teodor miał trzech synów, z których dwóch: Rajmund i Henryk do momentu przejścia w latach 2001 i 2002 na emeryturę, jako kapitanowie pracowali w Żegludze Bydgoskiej.

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

Mężem najstarszej córki Wiktorii był kapitan Paweł Omieczynski, który w 1950 roku po wejściu holownikiem „PRĄDZYŃSKI” do służby Miejskiej w Bydgoszczy zmarł w kajucie statku na zawał serca. Niezamężna Helena, urodzona na barce dziadka w 1903 roku zmarła na barce zacumowanej na Brdzie w 1970 roku. Najmłodsza Franciszka wyszła za mąż za właściciela barki „LEMARA” i pływała na niej w charakterze bosmana.

Najstarszy syn Bronisław ożenił się z Joanną Pestką, z którą pływał na barce jej ojca. Konrad wziął sobie za żonę wnuczkę mojego pradziadka ze strony mamy, szypra Franciszka Czarneckiego. Wybranką mojego ojca Juliusza była druga wnuczka pradziadka Czarneckiego Barbara. Mój ojciec po zakończeniu praktyki zawodu na dziadkowej barce „MARI”, zbudowanej w stoczni Oderberg w 1894 roku, zatrudnił się w przedwojennym Lloydzie

Bydgoskim, a następnie w czasie okupacji w Bromberger Schlepsschiffahrt Aktiengesellschaft. Po zakończeniu wojny od 1945-1971 roku, czyli do momentu przejścia na emeryturę, pływał jako kapitan w Żegludze Bydgoskiej, a najdłużej, bo zaczynał jeszcze przed wojną, na holowniku parowym „NURZEC” ex „KONRAD”.



Czwarty syn Stefan junior, również przez całe życie pływał na barkach i statkach. Jego żoną była Brygida, córka właściciela barki „KLARA” szypra Kazimierza Zielińskiego. Natomiast jego syn Tadeusz dalej kontynuuje tradycje rodzinne i do dziś pływa w Żegludze Bydgoskiej. Jest kapitanem pchacza „TUR -B- 01”.

Najmłodszy syn Albert pływał z dziadkiem na barce „MARIA”, która w 1945 roku uszkodzona w Gdańsku w wyniku działań wojennych przyholowana została do Bydgoszczy i zacumowana na Brdzie w pobliżu ul. Krakowskiej. Barka nie nadawała się do dalszej eksploatacji, natomiast dziadek, ze względu na stan zdrowia i wiek (85 lat), nie zamierzał dalej uprawiać żeglugi. W pierwszych latach po wojnie czasy były ciężkie, a żyć trzeba było. Sposób na przetrwanie trafił się całkiem przypadkowo. Pewnego dnia w pobliżu barki pojawili się ludzie z pytaniem, czy mogliby przeprowadzić się łodzią na drugi brzeg. Albert spełnił życzenie i przewiózł pierwszych pasażerów przez rzekę. Z upływem czasu „klientów” było coraz więcej, w związku z czym dziadek wraz ze swym synem uznali, że przynajmniej na razie można z tego jakoś żyć. Interes rozwijał się i należało pomyśleć o zarejestrowaniu firmy i zainwestowaniu w sprzęt, czyli o zakupie nowych i większych łodzi. Na przełomie lat 50/60 XX w. firma prosperowała tak dobrze, że ukryci w zaroślach pracownicy izby skarbowej, licząc pasażerów starali się ustalić, czy przewoźnik odprowadza stosowny do zysków podatek, a przejazd przez Brdę kosztował najpierw zaledwie 15 później 30 groszy od osoby. Albert Manikowski przewoził przez Brdę przez 24 lata od 1945 do 31 grudnia 1969 roku. Pracował od świtu do zmroku, od poniedziałku do niedzieli, bez względu na upał, jesienną słońce, czy mróz. Ktoś już na początku lat 60. XX w. wylczył, że przewiosłował ponad 150 tys. km.

Po zakończeniu działalności przez kilka lat pływał na barkach motorowych Żeglugi Bydgoskiej. Po niespełna 9 latach od likwidacji przeprawy okazało się jak trafną decyzję w 1945 roku podjął dziadek i stryj, ponieważ w miejscu gdzie była przeprawa Manikowskich, zbud-

wano kładkę przez Brdę, która jest żywą pamiątką po przewoźniku Albercie. Jeszcze dziś, spacerując w pobliżu kładki po obu stronach brzegu Brdy można zauważyć betonowe schodki, które kiedyś prowadziły do pomostów, przy których cumowała łódź przewoźnika.

Jak się okazuje pamięć o przewoźniku mimo upływu 45 lat jest nadal żywa. Dzięki staraniom m.in: Zarządu Bractwa Bydgoskiego Węzła Wodnego, mediów: Gazety Pomorskiej, Gazety Wyborczej i TVP Bydgoszcz, Rada Miasta Bydgoszczy uchwałą z dnia 24 września 2014 roku nadała nazwę: „nabrzeże Manikowskich” nabrzeżu Byrdy w okolicach Hali Łuczniczka, na odcinku od mostu Esperanto do mostu Pomorskiego. Uroczyste odsłonięcie tablicy z udziałem władz miasta, zaproszonych gości, oraz członków rodziny odbyło się 14 listopada 2014 roku o godzinie 14.

W kalendarzu kieszonkowym mojego ojca z 1959 r. znalazłem następujący zapis: „3 lutego zakończenie rozbiórki barki.” Zatem tego dnia barka „MARIA”, cumująca przez 14 lat przy obecnym nabrzeżu Manikowskich przestała istnieć.

Tradycje wodniackie Manikowskich powoli dobiegają końca. Zięć kuzyna Tadeusza, oraz moi trzej zięciowie pochodzą z ładu i jak dotąd żaden nie wyraża chęci pracy na wodzie. Może to i dobrze, polskiej żeglugi śródlądowej praktycznie już nie ma, a ta dzisiejsza na zachodzie Europy bardzo różni się od tej naszej z przed lat, którą na pewno każdy z nas wodniaków darzy szczerym i wyjątkowym sentymentem.

Przez ponad 150 lat 5 pokoleń Manikowskich dało żegludze śródlądowej 18 wodniaków.

## CZARNECCY

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

W tamtych czasach cena żelaznej barki równa była wartości kamienicy. Dowodem na to jak intratnym interesem był przed wojną śródlądowy transport wodny jest fakt, że pracując na barce tylko z siostrą Rozalią, pełniącą funkcję bosmana, stać go było na to, aby w 1935 r. zlecić w Bydgoszczy przy ul. Wiatrakowej 5 budowę dwupiętrowej solidnej kamienicy, która stoi do dziś. Może ona w pewnym sensie świadczyć o świetności żeglugi śródlądowej i zamożności szyprów, którzy gdyby nie wojna i upaństwowienie (zagrabienie) w 1955 roku

taboru pływającego, mieliby możliwość dalszego rozwoju i pomnażania swego majątku.

Barka „KOMETA” w wyniku działań wojennych zatoniła w Gdańsku w 1945 roku.

Kamienicę przy Wiatrakowej 5 w latach 60-tych, ze względu na delikatnie mówiąc nie przychylny stosunek ówczesnych władz do własności prywatnej – zaniżane czynsze i związany z tym brak możliwości utrzymania domu, trzeba było oddać na skarb państwa.

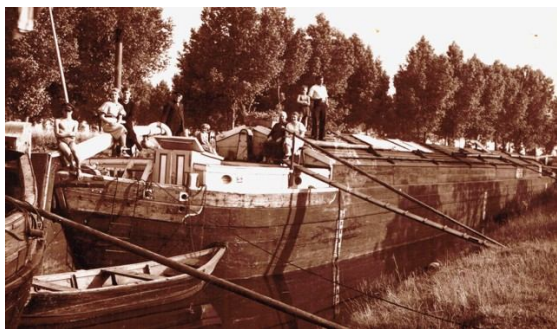




## SCHMIDTOWIE

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

Na pierwszą randkę umówiliśmy się 18 stycznia 1973 roku. Przyszły teść cumował barką na zimowisku przy Babiej Wsi, ja pracowałem wówczas na holowniku „CERTA”, który akurat przepływał w pobliżu. Przyszła żona wyszła na pokład, zgodnie z wodniackim zwyczajem pomachaliśmy sobie, a następnie umówiliśmy się na spotkanie, i tak to się zaczęło. Zналиśmy się przecież od dziecka, mój ojciec niejednokrotnie holował barkę mojego przyszłego teścia. 2 sierpnia 1975 w bydgoskim porcie na barce „Ż- 2117” ex „PROWIDENCJA” odbyły się nasze zaręczyny, a w styczniu 1977 roku wzięliśmy ślub.



Tradycje wodniackie żony sięgają początku XIX wieku. Świadczą o tym zachowane dokumenty. Z najstarszego

wynika, że prapradziadek żony ze strony ojca Antoni Schmidt, urodzony 12 stycznia 1832 r., był synem właścicieli barki Martina i Franciszki Schmidt z domu Burnickiej, również wywodzącej się z szyperskiej rodziny.

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

Pasją niezującego już mojego teścia Erwina było budowanie modeli statków. Zachowane trzy modele są cenną pamiątką i ozdobą domu. Po barce dziadka mojej żony pozostało niewiele pamiątek. Między innymi koło ratunkowe i reflektor statkowy z lat dwudziestych ubiegłego stulecia, kilka elementów osprzętu statkowego, oraz sporo archiwalnych dokumentów, wśród których są książeczki członkowskie prababki Amandy, oraz dziadków Klary i Edwarda świadczące o ich przynależności do Bractwa Żeglarzy pw. Św. Barbary, które z woli bydgoskich szypów powstało przy Farze Bydgoskiej w 1933 roku. Przełożonym bractwa był ksiądz Wierchowicki. Bractwo miało swój statut. Członkowie ufundowali również sztandar bractwa z wizerunkiem Św. Barbary, na którym widnieje napis „Święta Barbaro Błogosław Żeglarzom”.

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

## EPILOG

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

W dzieciństwie każdą wolną chwilę spędzałem na holowniku parowym i nie wyobrażałem sobie spędzenia wakacji na koloniach czy wczasach, jak tylko u ojca na statku.

Od 1975 roku do czerwca 2010 pływałem na barkach motorowych w relacjach zagranicznych. W sierpniu 2010 roku zamustrowałem na nowym Bydgoskim Tramwaju

Wodnym „SŁONECZNIK II”, na którym od 2011 roku wraz z żoną Krystyną, która jest bosmanem, stanowimy załogę statku do chwili obecnej.

W 2009 roku zostałem zatrudniony w charakterze koordynatora prac remontowo- adaptacyjnych związanych z przystosowaniem na cele kulturalno-oświatowe za- bytkowej, zbudowanej w 1937 roku barki „LEMARA”.

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

Barka „LEMARA” jest jedną z ostatnich tego typu jednostek zachowanych na polskim śródlądziu. Barka jak najbardziej bydgoska, zbudowana w bydgoskiej stoczni przez cały swój żywot związana z Bydgoszczą i bydgoskim armatorem. Dobrze się stało, że dzięki staraniom ludzi, którym historia żeglugi śródlądowej nie jest obojętna, 24 czerwca 2009, uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy podjęto decyzję o zakupie barki, a miesiąc później 24 lipca nastąpiło podpisanie stosownej umowy kupna-

sprzedaży i od tego momentu armatorem „LEMARY” jest miasto Bydgoszcz. Za tą decyzją stał prof. Stanisław Januszewski, który w 2009 r. podejmował we Wrocławiu na pokładzie HP Nadbor wiceprezydent m. Bydgoszczy i zafascynował ją bliźniaczą barką, od 2004 stanowiącą własność Fundacji Otwartego Muzum Techniki, barką od 2014 r. remontowaną i przysposabianą do roli centrum edukacyjno-oświatowego Fundacji. Przekonał Panią Prezydent, że warto zakupić Lemarę i podjąć jej odbudowę. I tak się stało.

Gdyby los sprawił inaczej jej kasacja byłaby nieodżałowaną stratą dla wodniaków, sympatyków żeglugi i dla miasta.

Po zakończeniu remontu miałem zaszczyt, jako dowódca jednostki, uczestniczyć w operacji przeholowania barki w dniach od 15-21 czerwca 2013 r. z Gorzowa Wielkopolskiego do Bydgoszczy. Od tego momentu zacumowana na rzece Byrdzie w pobliżu Spichrzy „LEMARA”, będzie przypominać następnym pokoleniom bydgoszczan i nie tylko, o czasach świetności bydgoskiej żeglugi, szyprów, Kanału Bydgoskiego, oraz żeglugi śródlądowej w Polsce.

*Franciszek Manikowski*



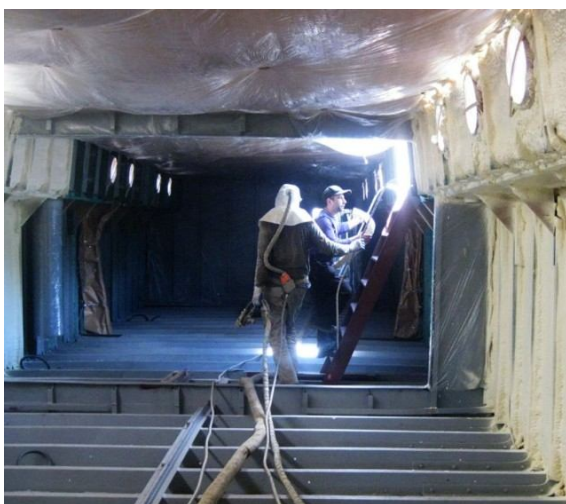
## Izolacja termiczna kadłuba barki

27 kwietnia podjęliśmy osłanianie iluminatorów barki, świetlików, drewnianych sufitów, elementów stalowych konstrukcji, których nie będziemy kryli deskowaniem, folia, by zabezpieczyć je od związania się z pianką poliuretanową, nanoszona natryskiem, pod ciśnieniem. 29 kwietnia podjęto prace izolacyjne, które zakończono 30 kwietnia, otwierając front robót pod położenie sieci rurociągów centralnego ogrzewania ładowni i deskowanie burt. Firmy Stolbud Włoszczowa i wrocławska firma Wójcik.

Drewniane drzwi i okna ofiarowały nam drewniane drzwi do biura, magazynu bosmańskiego i kotłowni. Hutmen sprzedał nam rury miedziane do c.o. po cenie producenta. Zakładamy, że do końca maja wykonamy deskowanie burt ładowni rufowej i śródookręcia, ściany działowe w biurze, toaletach, magazynie bosmańskim i instalację

elektryczną. Brakuje nam ok. 80.000 zł, by wykonać system wentylacji, klimatyzacji i ogrzewania barki, chociaż tutaj rysuje się perspektywa pozyskania grzejników c.o. Pozostała by sprawa zakupu pieca c.o. co pozwoliłoby zredukować koszt tego etapu prac przy instalacji grzewczej do kwoty 10- 12 tys. zł.



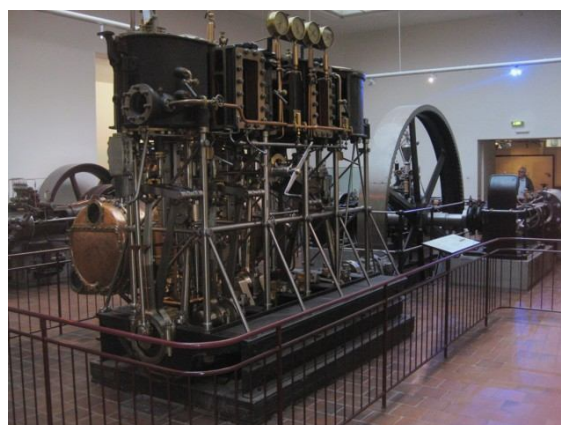
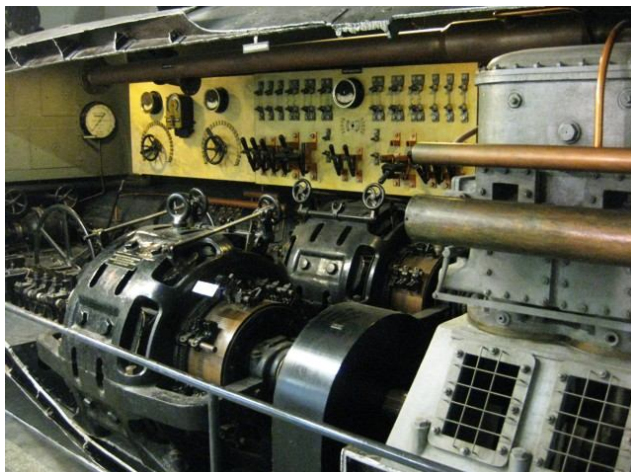


Kolejne fazy przy nakładaniu izolacji kadłuba barki



## Szkoła Archeologii Przemysłowej

W dniach od 19 do 24 kwietnia kolejną sesję Międzynarodowej Szkoły Archeologii Przemysłowej, prowadzonej przez prof. Stanisława Januszewskiego, zorganizowano w Bawarii. Impulsu ku temu dostarczyło zaproszenie prof. Januszewskiego do wygłoszenia wykładu w Forschungs Institut Deutsches Museum, największego muzeum techniki Europy, z którym Fundacja od wielu lat efektywnie współpracuje. Profesorowie Jürgen Teichmann i Ulf Hashagen, zainteresowani pracami Fundacji poprosili o zaprezentowanie misji Fundacji. Uwagę muzealników niemieckich zwróciło nie tylko Muzeum Odry FOMT, ale również program odbudowy zabytkowej barki noteckiej, od 2014 realizowany z pomocą finansową Gminy Wrocław, co postrzegane jest w Niemczech jako krok w kierunku zwrotu Wrocławia ku rzece, ku zaniedbanej i degradowanej od lat Odrze, jednej z kulturowych rzek Europy.



- U-Boot 1 z 1906 r. – największy eksponat Deutsches Museum, maszynownia okrętu podwodnego
- Eksperymentalne stanowisko prof. Otto Hahna
- Silnik holownika parowego z 1909 r.

W sesji bawarskiej, obok pracowników Deutsches Museum, Technisches Museum Wien i doktorantów Uniwersytetu Monachijskiego udział wzięli: mgr inż. Ryszard Majewicz – historyk odrzańskiego budownictwa wodnego, dr Ewa Wieruch – kustosz Muzeum Historycznego miasta stoł. Warszawy, Ryszard Kozdroń – konserwator Narodowego Muzeum Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie, dr inż. Waław Hepner – kolekcjoner i historyk motoryzacji, mgr Wioletta Wrona-Gaj – dyrektor Biura FOMT i kustosz Muzeum Odry FOMT, mgr inż. Jacek Król – członek Zarządu FOMT i Józef Klimek – jeden z mecenasów Fundacji.

W programie sesji nie zabrakło miejsca na wizyty na ekspozycjach Deutsches Museum, nie wszystkich – na to

nie starczyłoby tygodnia. Rolę przewodnika pełnił m.in. Johannes Geer Hagmann. Po dwu dniach pobytu w Monachium wybraliśmy się do austriackiego Salzburga, odwiedzając tam Muzeum Browarnictwa w 2001 r. urządzonego w 2001 r. w części wciąż funkcjonującego browaru Stiegl, którego rodowód sięga 1492 r. Znakomite ekspozycje prowadzą od świata surowców przemysłu browarniczego, przez technologie warzenia piwa ku kulturze konsumenta. Towarzyszyła temu nieodłączna w takich przypadkach degustacja i zakupy w piwnym magazynie. Salzburg to również wspaniała starówka i wyjątkowa cytadela, w której z przełomem XIX/XX w. stacjonował słynny Regiment 49 dowodzony przez Arcyksięcia Rudolfa.



Wazelnia piwa



Maszynownia,- dzisiaj muzealna restauracja

Powróciliśmy do Bawarii, zatrzymując się przy najstarszej w tym kraju, nadal pracującej elektrowni szczytowej z 1924 r. w Wachsensee. Ten cud techniki, dzieło założyciela Deutsches Museum inż. Oskara von Millera, gigantycznymi rurociągami łączy dwa jeziora alpejskie: jezioro Walchensee i położone 200 m niżej jezioro Kochensee. Z tego pierwszego woda płynąc w dół napędza 8 turbogeneratorów, rocznie wytwarzając ok. 300 gigawatogodzin energii elektrycznej. Operatorzy tej elektrowni mogą kierować na turbiny tyle wody, ile wpływa do jeziora Walchensee – w tej sytuacji poziom wody pozostaje stały – lub też zatrzymać przepływ wody w ciągu nocy i skierować ją do rur dopiero w momencie, gdy zapotrzebowanie na energię osiągnie określony poziom. W ciągu kilku minut system może już działać z pełną mocą. Taka możliwość pozwala zrównoważyć okresy szczytowego obciążenia i stanowi ważny element przejścia na wytwarzanie energii ze źródeł odnawialnych w Niemczech.



- Elektrownia szczytowa Walchensee
- Rurociągi prowadzące wodę z górnego zbiornika wody na turbiny elektrowni

Wyprawę w Alpy zakończyliśmy w Garmisch Partenkirchen, centrum sportów zimowych Niemiec, słynnym IV Zimowymi Igrzyskami Olimpijskimi, Mistrzostwami Świata w Narciarstwie Alpejskim (1978, 2011) i konkursami skoków rozgrywanymi od 1953 r. w ramach turnieju Czterech Skoczni. Ośnieżone Alpy stanowią znakomitą

oprawę regionalnej architektury, zdobionej bogatym detalem drewnianej stolarki, a zwłaszcza Polichromią Elewacji, odwołującą do scen z życia mieszkańców alpejskich osad i pracy warsztatów tkackich, kuziennych, stolarskich, zbożowych młynów wodnych i innych.





Garmisch Partenkirchen



Wykład Stanisława Januszewskiego

Kolejnego dnia udaliśmy się do Augsburga, miasta w 2011 roku wpisanego na listę dziedzictwa światowego UNESCO, słynnego osiedlem powstałym w 1510 roku z inicjatywy Jacoba Fuggera. Fuggerei to najstarsze osiedle socjalne Europy, do dzisiaj utrzymujące tradycyjną funkcję, układ przestrzenny, architekturę. To żywe muzeum, w którym podpatrzyć można i style życia jego współczesnych mieszkańców i wejrzeć w jego przeszłość, kreśloną wieloma ekspozycjami przybliżającymi bogatą historię osiedla, życie codzienne mieszkańców, wojenne zniszczenia i proces odbudowy, wreszcie urządzenie mieszkań dawniej i dzisiaj, chociaż ta część ekspozycji budzić może największe kontrowersje z uwagi na jej ahistoryzm.



Fuggerei

Augsburg to również z dzielnicą przemysłową, z dominującą w niej architekturą industrialną zakładów MAN, znanych z produkcji od końca XIX wieku silników spalinowych Diesla i samochodów ciężarowych oraz specjalnych. W zakładowym muzeum, powstałym w 2006 roku prezentowany jest pierwszy silnik Diesla zbudowany w 1896, różne silniki Diesla produkowane od końca XIX w. dla samochodów ciężarowych, przemysłu, marynarki handlowej oraz wojennej, m.in. silnik U-Botha z 1942 roku, interesująca kolekcja samochodów oraz maszyn drukarskich, bowiem i takie w firmie budowano.



- Prasa drukarska, obsługiwana ręcznie, z posuwem mechanicznym, 1846
- Prototyp pierwszego silnika Diesla, 1893+1895





Fabryka włókiennicza Merza

Kolejnym etapem naszej peregrynacji była dzielnica przemysłu włókienniczego ze znakomitym Państwowym Muzeum Przemysłu i Włókiennictwa urządzonym w dawnej fabryce Friedricha Merza, której korzenie sięgają 1836 r., a która pracowała do 2004 r. Zgromadzono tutaj bogatą kolekcję maszyn włókienniczych, eksponowanych in motu oraz tkanin, odwołując przy tym do technologii ich produkcji, wykańczania i farbowania, nakładania wzorów etc.,

Nie sposób było pominąć muzeum wodociągów miejskich, ze stacją pomp, rodem z lat 70. XIX w., w której po

zamknięciu wodociągu w 2007 r. urządzono elektrownię wodną.

Gazownię miejską zbudowano w Augsburgu w latach 1912-1915. Uwagę zwraca architektura piecowni, aparowni, teleskopowych, mokrych zbiorników gazu, także w obudowie murowanej, imponującego suchego zbiornika typu MAN, w którego cylindrze porusza się tłok, powstałego w 1953 – pionierskiej budowli tego typu w świecie. Od 2009 r. tworzone jest tutaj Muzeum Gazu.



Dawna stacja pomp wodociągu miejskiego, obecnie elektrownia wodna i muzeum





- Zespół d. gazowni z piecownią retortową na 1-szym planie
- Dawna chłodnia, aparatornia i suchy zbiornik gazu typu MAN

W drodze do Polski zatrzymaliśmy się w kilku miejscach słynnego kanału żeglugowego Ludwigs-Donau-Main Kanał. Zbudował go król bawarki Ludwik I w latach 1830-1836, chociaż projekty połączenia drogą wodną od kanału Main do Dunaju morza Północnego z Czarnym wysuwano już w XVII stuleciu. Na jego trasie, długości 172,4 km, powstało 100 śluz komorowych, kilka mostów kanałowych, wiele śluz wałowych, kilka grobli i wiele innych budowli nobilitujących kanał do rangi Pomnika Dziedzictwa Technicznego Bawarii. W latach 1962-1992

stary Kanał Ludwika zastąpiono nowym, zbudowanym z inicjatywy Josepha Straussa, premiera Bawarii, ale od Beilngries do Norymbergi utrzymano spore odcinki historycznego Kanału, na których uprawiana jest żegluga turystyczna, a ścieżka rowerową, prowadzoną ścieżką holowniczą udostępniono wszystkie budowle hydrotechniczne od Kelheim nad Dunajem do Kanału Main k/ Bambergu. Utrzymano wiele śluz, dyżurek śluzowych, mosty kanałowe, drogowe i kładki zapraszając turystów do smakowania i krajobrazów i dzieł kultury technicznej.



Dźwig nortowy

W Beilngries ścieżką dydaktyczną oznaczono fragment historycznego, w tym miejscu zlikwidowanego z początkiem lat 90. kanału, ale już po kilku kilometrach utrzymano wspaniałą kamienny most kanałowy, a nieco dalej drogowy, jednoprzęsłowy, z drewnianą jezdnią wspartą na kamiennych przyczółkach. Niegdyś prowadzony był nad głową śluzy (nr 21, km 38,0), zlikwidowanej. Modelową budowlę tego typu znaleźliśmy z Berching, znanymi niegdyś z dwójnymi wrotami głowy dolnej, luza ta (nr 24, km 49,2 kanału) bowiem przybrała cech

właściwych śluzom komorowym, oszczędnościowym. Przy stopniu wodnym powstała w XIX wieku cemen-townia, później przekształcona w roszarnię lnu. Podobną śluzę (nr 32, km 61,8) smakowaliśmy w Sengenthal, na stanowisku szczytowym Kanału od południa. W Bambergu jedną z atrakcji miasta stanowi stary port nad Kanałem Ludwika, z utrzymanymi dźwigami portowymi i dawną rzeźnią z 1740 roku, w której współcześnie znalazł się siedzibę Wydział Historii Uniwersytetu w Bambergu.



Dawne młyny wodne

Bamberg to miasto, które szczęśliwie oparło się większym zniszczeniom wojny Totalnej, bogate zabytkami, które wpisały je na listę Dziedzictwa Światowego UNESCO, ale naszą uwagę przyciągały mosty nad Kanałem Ludwika, rzeką Regnitz i nad Młynówką, nad którą już w XII w. z powodzeniem funkcjonowały młyny wodne olejarnie, zakłady przeróbki kory, folusze i inne zakłady z siły wody czerpiące, zaś od początku XX stulecia także miejska elektrownia wodna, wciąż utrzymywana w ruchu. Wyspa objęta ramionami rzeki Regnitz i Kanału Ludwika prowadzonego prawym ramieniem skanalizowanej rzeki stanowi znakomity dokument dziedzictwa cywilizacyjnego, prowadzący ku miastotwórczej roli rzeki, której energetyczne wykorzystanie legło u źródeł pomyślności miasta i wykształciło jego podstawową infrastrukturę techniczną. Ta interakcja wody z łądem jest

w Bambergu czytelna i przez współczesnych ekszono-wana, tam nie trzeba – jak we Wrocławiu – mówić o potrzebie zwrotu miasta ku rzece, tam związek to naturalny i oczywisty, związek wciąż decydujący o prosperie Bambergu, miasta otwartego na nowoczesny przemysł, naukę, techniką i turystę.

Powróciliśmy do Wrocławia pełni wrażeń, doświadczeń i nowych pomysłów. Będziemy jeszcze o bawarskich spotkaniach z zabytkami przemysłu i techniki mówić i pisać, także na łamach „Prosto z Pokładu”, warto bowiem czerpać z bawarskich doświadczeń, kraju, który do ochrony dziedzictwa kultury technicznej przywiązuje ogromną wagę. Tam bowiem rozumie się, że stan gospodarki kraju, poziom nauki, techniki jest funkcją kultury technicznej, a jej kształtowaniu i pielęgnowaniu służy zabytek i muzeum, takie jak przez nas odwiedzane, czy Deutsches Mu-



seum, które w Bawarii cieszy się rangą narodowej świętości, relikwi, ku której rokrocznie pielgrzymuje ponad 2 miliony Niemców.

Muzeum takiego nie ma Polska. Bo i po co? Wystarczy,

że byliśmy i jesteśmy przedmurzem chrześcijaństwa. To tytuł nie tylko do narodowej chwały, ale i miejsca Polski w kręgu cywilizacji śródziemnomorskiej.

*Stanisław Januszewski*

## Szkoła komercjalizacji mienia publicznego

Jak dorobic się milionów? Ależ to proste. Wystarczy spojrzeć wokół. Wystarczy mienie publiczne przekazać np. wyższej uczelni i hulaj dusza. Przykładem:

- Stadion Olimpijski, którym frymarczy Akademia Wychowania Fizycznego
- Działki wokół awanportu górnego śluzy Szczytniki wraz z budynkiem AZS, a za chwilę również z budynkiem Hydroprojektu przekazane przez Witolda Sumiślawskiego – dyrektora RZGW we Wrocławiu Politechnice Wrocławskiej
- Port Ujście Oławy przez Gminę Wrocław przekazany na wieczyste użytkowanie MPWiK, a smaczku dodaje tej transakcji to, że MPWiK jest jednoosobową spółką Gminy Wrocław. Sikorki powiadają, że nie będzie to miejsce dla Muzeum Odry.
- Port Osobowice, którego wody urzędniczym czarem z wód płynących stały się w jednej chwili wodami stojącymi. Nadejdzie jeszcze taki czas dla Odry i Morza Bałtyckiego.
- Lotnisko wojskowe Wrocław Strachowice i jego zabytkowe hangary, niszczone by otworzyć pole komercjalizacji, a w szranki te staje zasłużona dla miasta Politechnika, która – chyba nie wrocławska, zdaje się, że oleśnicka.

Jeśli ktoś nie wie o co chodzi, to oczywiście chodzi o pieniądze, nie dla nas, ale nasze. Może warto byłoby te listę poszerzyć? Za każdą pozycję oferujemy lizaka. Też mamy pański gest.

## Po kawalku rozprzedają zabytkowy Stadion Olimpijski.

### Konserwator i miasto umywają ręce

Akademia Wychowania Fizycznego po kawalku wyprzedaje tereny w zabytkowym kompleksie Stadionu Olimpijskiego. Najpierw dawny basen został sprzedany deweloperowi budującemu tanie mieszkania, teraz pod młotek idzie boisko do baseballa. W jego miejscu może powstać np. hotel. Uczelnia tłumaczy, że w ten sposób reperuje swój budżet. A konserwator zabytków umywa ręce mówiąc, że nie może zabronić budowy hotelu czy apartamentowców. Miasto również nie stanęło w obronie kompleksu. Nie skorzystało z prawa pierwokupu działek.

Dawny basen już kilka miesięcy temu kupiła od Akademii Wychowania Fizycznego firma deweloperska. Oficjalnie nie ogłosiła jeszcze swoich planów związanych z terenem w kompleksie Stadionu Olimpijskiego, ale niemal pewne jest że zbuduje tu tanie, małe mieszkania. Podobne do tych, w które zamieniła już dawny hotel asystenta obok mostu Szczytnickiego. Uczelnia już szuka kupca na kolejną działkę w historycznym kompleksie Stadionu Olimpijskiego. Teraz chodzi o boisko baseballowe, położone wśród drzew od strony alei Paderewskiego.

Sonda

Czy miasto powinno skorzystać z prawa pierwokupu i przejąć tereny sprzedawane przez AWF?

Tak - Nie

Z boiska korzystały dotąd zawodniczki softballu z klubu Hrabiny Softball Wrocław i baseballiści klubu KSB Wrocław.

– Kiedy uczelnia zakończyła prowadzenie fakultetu z softballu i baseballu, obawialiśmy się że może się stać coś złego z tym obiektem. Teraz ten czarny sen się spełnia. Dla nas to ogromna strata, to miejsce kultowe. W 1990 roku legenda dyscypliny, Stanley Musiał, przyjechał do Wrocławia i to boisko otworzył. Wszystkie pokolenia wrocławskich baseballistów się tam wychowały. Kiedyś sami wyremontowaliśmy boisko i od tego czasu mogliśmy z niego korzystać bezpłatnie. Ucieszymy się więc z każdego nierozstrzygniętego przetargu – mówi Piotr Duszeńko, prezes KSB Wrocław. W miejscu likwidowanego boiska teoretycznie może powstać np. nowa hala sportowa. Ale plan zagospodarowania przestrzennego

dopuszcza też budowę hotelu czy obiektów usługowych. Rektor Akademii Wychowania Fizycznego prof. Juliusz Migasiewicz o wyprzedawaniu terenów zabytkowego kompleksu nie chciał z nami rozmawiać. W tej sprawie wypowiada się tylko rzecznik uczelni, prof. Ryszard Bartoszewicz. Nie ukrywa, że chodzi o pieniądze. Uczelnia potrzebuje około 10-15 mln zł na remonty.

– Oszacowano, że boisko jest warte około 3 mln zł. To podreperowałyby budżet AWF. Nie jest tak, że chcemy ten teren za wszelką cenę sprzedać, ale rzeczywiście zbieramy środki finansowe na realizację niezbędnych remontów i modernizacji naszych obiektów – mówi Bartoszewicz. – A boisko można zorganizować w innym miejscu. Nie potrzeba dodatkowej infrastruktury – zapewnia. Co na to konserwator zabytków? Dlaczego miasto nie ratuje historycznego kompleksu?

Kompleks Stadionu Olimpijskiego najpewniej straci swój sportowo-rekreacyjny charakter. Tereny olimpijskie wraz z położonymi na nich obiektami są wpisane do rejestru zabytków. To oznacza, że konserwatorzy zabytków powinni przyglądać się wszystkiemu, co tam powstaje. Dlaczego więc pozwalają, by w sportowo-rekreacyjnym kompleksie budować apartamentowce czy hotel? – Opracowanie planu zagospodarowania na tym terenie było poddane szczegółowej analizie – twierdzi Barbara Nowak-Obelinda, wojewódzki konserwator zabytków. Hotel w miejscu boiska do baseballu czy zabudowa deweloperska w miejscu stadionu są zgodne z tym planem.

Sonda.

Czy miasto powinno skorzystać z prawa pierwokupu i przejąć tereny sprzedawane przez AWF?

Tak - Nie

– Gdy chce się ograniczyć taką zabudowę, trzeba udowodnić, że wartość historyczna sąsiadujących obiektów zostałaby naruszona. Uznano, że dla całej kompozycji historycznej obiektu wspomniane tereny nie mają większego znaczenia – przekonuje Nowak-Obelinda. – To nie jest tak, że możemy powiedzieć że coś można albo nie można stawiać bez podania powodu – argumentuje.

Z taką argumentacją nie zgadza się Henryk Klamecki, historyk, były konserwator zabytków, pracujący niegdyś

zarówno w biurze miejskiego jak i wojewódzkiego konserwatora i członek zarządu Towarzystwa Miłośników Wrocławia. Klamecki zgłębia dzieje budownictwa Wrocławia, ze szczególnym uwzględnieniem obiektów sportowych.

– Opinia co należy chronić, a co nie, zależy oczywiście od konserwatora. Ja na miejscu pani konserwator upierałbym się przy remoncie obiektów, na przykład basenu, ale uczelnia nie ma na to pieniędzy i dlatego dopuszczono takie zapisy planu zagospodarowania przestrzennego. Nie zgodziłbym się na zabudowę deweloperską, po prostu podjąłbym inną decyzję – mówi Klamecki.

Przeciw rozprzedawaniu terenów Stadionu Olimpijskiego protestuje też rada osiedla – Czy są jeszcze jakiegokolwiek władze, które zatrzymają ten proces dzikiej i bezpardonowej prywatyzacji publicznych terenów zielonych? Akademia Wychowania Fizycznego jest finansowana ze środków publicznych, teren otrzymanego od Skarbu Państwa zabytkowego Stadionu miał przeznaczenie na dydaktykę i krzewienie kultury fizycznej, a nie jako łakome kąski dla deweloperów – piszą przewodniczący Rady Osiedla Zacisze-Zalesie-Szczytniki Waldemar Bednarz i Biskupin-Sępólno-Dąbie-Bartoszewice Zbigniew Kańczukowski w liście do rektora AWF. Atakuje nie tylko uczelnię, ale tych, którzy nad obiektami powinni sprawować nadzór.

Z tej nieuprawnionej komercjalizacji mienia publicznego chcą skorzystać władze AWF, aby na majątku publicznym zarabiać miliony. Wyprzedaż Stadionu Olimpijskiego umożliwiła wyjątkowa aktywność Prezydenta Wrocławia i Rady Miejskiej Wrocławia, która przegłosowała w miejscowych planach zagospodarowania zamianę terenów zielonych na działki do zabudowy mieszkaniowej. Nastąpiło to przy jednoczesnej całkowitej bierności miejskiego konserwatora zabytków. Obowiązek opieki nad zabytkowym Stadionem Olimpijskim należy do zadań własnych Gminy Wrocław. Ustawowym samorządowym organem ochrony zabytków na terenie Wrocławia jest Prezydent Miasta, Rafał Dutkiewicz – dodają Bednarz i Kańczukowski. A miasto mogło zrobić wiele. Miało prawo Pierwokupu działek w kompleksie Stadionu Olimpijskiego. Mogło uchronić je przed wyprzedają deweloperom. Ale z prawa pierwokupu nie skorzystało. W ratuszu nikt nie potrafił nam dziś odpowiedzieć, dlaczego.

## Polak potrafi

„Tramwaje i pociągi z Bydgoszczy podbijają świat, konkurując nie tylko ceną, ale i jakością. Nawet wierni lokalnym producentom Niemcy niedługo przesiądą się do polskich pociągów po podpisaniu umowy wartości 1,2 mld euro na dostawę taboru dla Deutsche Bahn. Maszynami z Bydgoszczy jeżdżą już także Węgrzy, Bułgarzy, Włosi, a niebawem będą także Litwini i Rosjanie. Ci ostatni w lipcu zamówili od PESY 130 niskopodłogowych tramwajów, które do 2015 r. pojawią się na moskiewskich ulicach. PESA udowadnia, że Polak potrafi.” – pisze „PLAYBOY”, we wrześniowym 2013 r. numerze 09(249) (str. 94, „Made in Poland”, nr 12).

Ten sam „PLAYBOY”, nr 09(2490), na stronie 83 (Polak potrafi – prototypy – motosalon – „Ambitne prototypy z czasów PRL-u”) podaje: „FSM BESKID 106 w 1983 r. wywołał prawdziwą sensację. Długo mówiło się, że jednobryłową karoserię tego samochodu skopiowali Francuzi przy budowie Twingo.”

Jak podają rozliczne, później wydane gazety i czasopisma, Polacy polskimi – w/w pojazdami jeździć nie będą. Tramwaje i pociągi w Polsce dostarczą na polskie tory Czesi („Skoda”) i Włosi („Pendolino”). Podobnie jak nie jeżdżą „Beskidem”, który miał być następcą „malucha”. „Jednobryłową karoserię tego samochodu skopiowali” nie tylko Francuzi (Renault Twingo). Także inni producenci nowoczesnych samochodów Europy (Włosi – Fiat Idea; Niemcy – Mercedes-Benz W 168 kla-

sy A) czy Azji (Koreańczycy – Daewoo Matiz; Indycyzy – Tata Nano „karzel”, reklamowany jako najtańszy samochód świata). Wystarczy porównać kształt tych pojazdów z pierwszym, aerodynamicznym kształtem FSM BESKID 106. (Za: Piotr Pluskowski „Prawdziwa historia Beskida”, w: „Archeologia Przemysłowa w Polsce”, tom 1 pod red. Stanisława Januszewskiego, FOMT, BSiDZT, Wrocław 2012 r.)

Inni skorzystali. Polacy nie. Jak powszechnie wiadomo – Polacy, zamiast polskiego „Beskida” otrzymali włoskiego Fiata „Cinquecento”.

Rzeczywiście – Polak potrafi. Zauważyć powyższe potrafił – Polak –

Kapitan „Nemo”

---

Korespondencję prosimy kierować na adres:  
H/P Nadbor, Górny awanport śluży Szczytniki, 50-370 Wrocław, Wybrzeże Wyspiańskiego 27  
e-mail nadbor@fomt.pl; <http://www.fomt.pl>, „Bractwo Mokrego Pokładu”  
Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek, Wojciech Śledziński  
Mecenasi Biuletynu: Gdańskie Melioracje Sp. z o.o., Eco-Polcon Sp. z o.o. Wrocław,  
Hydroprojekt Sp. z o.o. Wrocław, Żegluga Bydgoska Sp. z o.o.

---