

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn Nr 143

Rok XIII

lipiec 2015

Odrzańska Droga Wodna

Odrzańska Droga Wodna jest drogą publiczną co oznacza, że podobnie jak inne drogi wodne powinna być odpowiednio oznakowana, a parametry nawigacyjne powinny być gwarantowane przez Państwo przez przynajmniej 240 dni w roku. Według Raportu Najwyższej Izby Kontroli z dnia 25 lutego 2014 r. tylko 10% dróg wodnych posiada parametry określone przepisami. Za stan dróg wodnych od lat odpowiada minister właściwy do spraw gospodarki wodnej, obecnie minister środowiska. W Polsce jest ok. 4000 km dróg wodnych. Daje to naszemu krajowi 5 miejsce w Unia Europejska (UE) pod względem długości akwenów komunikacyjnych. W kraju mamy dogodne położenie rzek dla transportu rzeczno-żeglownego. Aż 80% polskiego przemysłu leży nad drogami wodnymi. Niestety tylko 5% gwarantuje rentowny transport (drogi wodne IV klasy i wyższe) co eliminuje nasz kraj z wymiany handlowej prowadzonej drogami wodnymi zarówno z Europą zachodnią jak i wschodnią. Po polskich akwenach nie tylko nie pływają obce statki ale także coraz mniej polskich. Statki śródlądowe i polskie załogi, z powodu złych warunków nawigacyjnych, coraz częściej zakładają firmy i pływają po drogach wodnych Europy Zachodniej. UE wspiera rozwój transportu rzeczno-żeglownego czego dowodem są ogromne środki przeznaczane na ten rodzaj transportu oraz liczne dokumenty.

Aby uzyskać korzyści z Odrzańskiej Drogi Wodnej i na odpowiednim poziomie dotacje musi być ona zmodernizowana i posiadać przynajmniej IV klasę żeglowności. Po modernizacji rzeka może być wspaniałym uzupełnieniem łańcucha logistycznego dostaw. Szacuje się, że roczna wielkość produktów (bez surowców) firm niegdyś związanych z Odrą wynosi: Grupa Azoty - 6 mln t, Huta Łabędy - 1,5 mln t, Cementownia Górażdzie - 5 mln t, General Motors - 200 tys samochodów (ok. 1500 statków), Holding Węglowy - 73 mln t, Gazoport Świnoujście (LNG) - 5 mld m³, Wrocław i okolice ok. - 200 kontenerów dziennie, ładunki z czeskich Moraw ok. 4 mln t., ładunki z Brandenburgii ok. 5 mln t. Tylko 1/10 część surowców i ładunków powyższych firm przewożonych Odrzańską Drogą Wodną pozwala oszacować potencjał przewozowy Odry na poziomie ok. 20 mln t rocznie. Należy dodać, że powyższe szacunki nie biorą pod uwagę ładunków, które po zbudowaniu korytarza transportowego dodatkowo zostaną wygenerowane w Nadodrzu oraz innych regionach Europy czy świata. Ważnym pod względem wymiany handlowej dla Odrzańskiej Drogi Wodnej rejonem, po wybudowaniu Kanału Dunaj-Odra-Łaba, są Indochiny.

Transport rzeczny posiada wiele walorów. W niektórych sytuacjach jest niezastąpiony. Posiada liczne zalety jako transport specjalistyczny do przewożenia pewnego rodzaju ładunków, jako transport nowoczesny, ekologiczny

i transport sprzyjający rozwojowi innych dziedzin gospodarki. Transport rzeczny jest predysponowany do przewożenia ładunków niebezpiecznych, masowych, przestrzennych, wagowych (nietypowe, ponadnormatywne, ponadgabaryty, nienormatywy, wielogabaryty), przewożenia odpadów komunalnych i kontenerów. Zaletą transportu rzeczno-żeglownego jest zdolność do szybkiej alokacji znacznych ilości ładunków między regionami. Jako transport tani i alternatywny wpływa znacząco na obniżenie kosztów transportu i produkcji. Żegluga śródlądowa możemy przewozić wszystko. Transport rzeczny charakteryzuje się rekordowo niskimi kosztami środowiskowymi. Statki żeglugi śródlądowej emitują 5 razy mniej gazów cieplarnianych niż transport kołowy. Przeniesienie części ładunków z dróg kołowych na drogi wodne może zmniejszyć emisję CO₂ o ok. 12 mln ton rocznie. Dalsze ograniczenia emisji gazów cieplarnianych przyniesie wybudowanie na istniejących i przyszłych stopniach wodnych elektrowni wodnych.

Budowa rzecznej infrastruktury nie jest droga, co wynika z porównania kosztów budowy dróg komunikacyjnych tj. dróg wodnych, autostrad i linii kolejowych. Szacuje się, że w Polsce jeden kilometr autostrady kosztuje 8 mln euro, co daje ok. 32 mln złotych. Budowa kilometra linii kolejowych to koszt 16 milionów złotych. Wybudowanie jednej śluzy na drodze wodnej kosztuje ok. 320 mln złotych. Powyższe oznacza, że koszt wybudowania jednej

śluży to koszt 10 kilometrów autostrady lub 20 kilometrów linii kolejowej. Budowa śluży poprawia warunki nawigacyjne z reguły na odcinku 30-80 kilometrów. Porównanie kosztów budowy poszczególnych rodzajów dróg komunikacyjnych w Niemczech również korzystne jest dla transportu rzeczno-żegluga. Koszt budowy żeglugaowego kanału Ren-Men-Dunaj (RMD) oraz dróg innych środków transportu wynosił:

1 km Kanału RMD wyniósł 14 mln euro (kanał posiada wysokie i skomplikowane technicznie stopnie wodne),

1km autostrady 10 mln euro,

1km szybkich linii kolejowych 18 mln euro (Deutsche Bahn pomiędzy Würzburgiem i Hanowerem).

Dodatkowo przeprowadzona modernizacja dróg wodnych dla potrzeb transportu rzeczno-żegluga zwiększa ich wartość gospodarczą, społeczną oraz kulturową podnosząc poziom rozwoju cywilizacyjnego rzek i regionów. Gromadzona między stopniami woda to surowiec niezbędny dla rozwoju wielu dziedzin gospodarki narodowej. Surowiec ten ma swoją wartość ekonomiczną. Szacuje się, że Polskie zasoby wodne osiągają poziom zasobów Egiptu. Korzyści ekonomiczne mogą przynieść także usługi wodne świadczone na stopniach wodnych: hydroenergetyka, rybactwo i rybołówstwo, melioracje, pozyskiwanie kruszywa, transport rzeczny, turystyka. Wzrostami ekonomicznymi nowoczesnej rzeki są także ubezpieczenie powodziowe oraz ekologia. Dodatkowe korzyści ekonomiczne wynikające z regulacji rzek to także:

- (1) koło zamachowe gospodarki,
- (2) katalizator integracji regionów,
- (3) wzrost liczby miejsc pracy,
- (4) likwidacja start związanych z powodzią i suszami,
- (5) poprawa stosunków wodnych.

Obecnie nie wykorzystujemy gospodarczo rzek. Nawet modernizując przystosowujemy je wyłącznie do celów ochrony środowiska i ochrony przeciwpowodziowej. To ograniczone podejście do podnoszenia poziomu cywilizacyjnego Odry uniemożliwia Polsce korzystanie z ogromnych (sięgających 85% z mechanizmów finansowych: Łącząc Europę oraz Fundusz Spójności) dotacji z UE przeznaczonych na rozwój Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN-T). Obecnie częściowa moderni-

zacja Odrzańskiej Drogi Wodnej odbywa się ze środków Banku Światowego. Środki te są zwykłą pożyczką, którą będziemy musieli zwrócić. Odrzański System Wodny powinien być nie tylko ekologiczny i bezpieczny, ale także powinien zaspakajać cele gospodarcze takich dziedzin gospodarki jak: hydroenergetyka, transport wodny, turystyka, rybactwo śródlądowe, kopaliny kruszyw, rolnictwo, przemysł oraz potrzeby komunalne. Cele gospodarcze na Odrze można zrealizować z bezzwrotnych dotacji z UE na rozwój sieci TEN-T. Pożyczka z Banku mogłaby być jedynie polskim wkładem na rozwój sieci TEN-T. Obecna pożyczka nie dotyczy rozbudowy całej Odry tylko Odry Granicznej, a konieczne są działania modernizacyjne całego jednolitego, niepodzielonego systemu jakim jest Odrzański System Wodny.

Odra jest rzeką międzynarodową 80 kilometrowy odcinek Odry przepływa przez Czechy, później Polskę, a na odcinku 179 km Odra stanowi granicę między Polską i Niemcami. Odra łączy Morawy ze Śląskiem, Saksonią, Brandenburgią, Ziemią Lubuską i Pomorzem Zachodnim. *Odra podobnie jak inne międzynarodowe rzeki powinna być zarządzana przez międzynarodowe gremium z Polski, Czech i Niemiec. Mogłaby to być międzynarodowa komisja zajmująca się:*

- (1) utworzeniem międzynarodowego systemu żegluga na rzece,
- (2) równoważoną gospodarką wodną obejmującą współpracę w zakresie zarządzania zasobami wodnymi
- (3) ilością i jakością wody dla wszystkich rodzajów użytkowników oraz do celów ochrony i poprawy ekosystemów wodnych,
- (4) ochroną przed szkodliwym działaniem wody (powodzie, susze, erozja, pochód lodu),
- (5) podziałem kosztów związanych z utrzymaniem dorzecza. Zaproponowany sposób zarządzania rzeką oraz finansowanie jej rozwoju jest zgodny z obowiązującą Dyrektywą wodną.

Jean-Claude Juncker szef Komisji Europejskiej jest pomysłodawcą europejskiego planu inwestycyjnego. Plan ma być kluczowym impulsem dla pobudzenia wzrostu gospodarczego i tworzenia nowych miejsc pracy we Wspólnocie. Lista inwestycji w Polsce zawiera propozycje ściśle związane z Odrzańską Drogą Wodną:

lp	Nazwa inwestycji	Koszt
1	Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej do co najmniej IV klasy żeglowności w ramach sieci TEN-T	5 mld euro
2	Budowa Kanału Śląskiego	2 mld euro

3	Budowa pierwszego etapu kanału Dunaj-Odra-Łaba odcinek Kędzierzyn-Koźle – Ostrawa do co najmniej IV klasy żeglowności	1 mld euro
4	Modernizacja Portu Morskiego Szczecin	1 mld euro

Niestety pomimo pilnych terminów nie mamy przygotowanych dokumentów pozwalających na przygotowanie realizacji inwestycji odrzańskich co może spowodować ich wykreślenie z listy i brak możliwości ubiegania się o dotacje.

Do braku właściwych dokumentów oraz marginalizacji znaczenia śródlądowego transportu wodnego w Polsce przyczynia się fakt, iż sprawy infrastruktury należą do właściwości dwóch ministrów, tj. do ministra właściwego do spraw transportu oraz ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej. Dualizm kompetencyjny w zakresie infrastruktury transportu nie sprzyja żegludze śródlądowej (o czym w Raporcie pisze NIK). Dlatego wartą rozważenia jest propozycja utworzenia przy ministrze ds. transportu organu naczelnego: Generalny Dyrektor Żeglugi (morskiej i śródlądowej). Kierowałby on transportem morskim i śródlądowym oraz koordynował cele Gospodarki Morskiej, dróg wodnych i żeglugi śródlądowej. Na wzór urzędów morskich stworzono by organy terenowe zajmujące się żeglugą w głębi lądu. Już obecnie patenty żeglugi śródlądowej uprawiają do korzystania z akwenów śródlądowych i przybrzeżnych wód morskich, żegluga morska i śródlądowa mają wspólne uprawnienia operatora

urządzeń radiowych, niektóre akweny śródlądowe podlegają dyrektorom urzędów morskich np.: port w Elblągu i rzeka Elbląg, Zalew Szczeciński, Zalew Kamieński i rzeki Dziwna, Świna i Piana. Jak pisze Najwyższa Izba Kontroli w raporcie w Niemczech żegluga morska i śródlądowa oraz drogi wodne leżą w kompetencjach jednego resortu, którym jest Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast. W praktyce było by to wzmocnienie kadrowe urzędów żeglugi śródlądowej a nie ich likwidacja. Innym argumentem za zmianą administracji w kierunku wzmocnienia transportu wodnego jest istnienie w państwach nadodrzańskich wyspecjalizowanych urzędów centralnych, którymi są: Generalna Dyrekcja Dróg Wodnych i Żeglugi w Bonn (Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt) oraz Dyrekcja Dróg Wodnych Czeskiej Republiki w Pradze (Ředitelství vodních cest ČR). W Polsce aktualnie brak jest urzędu centralnego zajmującego się żeglugą i drogami wodnymi.

Jak twierdzą samorządowcy – Odra powinna dla nas pracować. Tani transport, miejsca pracy, biała energia, bezpieczeństwo energetyczne i powodziowe. Obecne traktowanie Odry jest zwyczajnym marnotrawstwem.

Czerwcowe spotkanie Bractwa

Tym razem na pokładzie DP Wróblin spotkaliśmy się w drugi czwartek miesiąca. Przybyli dawno niewidziani bracia: Stefan Doniec, Zdzichu Mordal, Witek Samuel. Ten ostatni właśnie wybicciem „szklanki” rozpoczął nasze spotkanie. Senior Bractwa Jurek Onderko przedstawił nowego członka Bractwa Mirosława Grabowskiego – absolwenta TŻŚ z 1983 r. Od tego czasu pracuje on we wrocławskim RZGW i dowodzi statkiem inspekcyjnym Wilga. Trafił tam zaraz po szkole, a kapitanem na statku był wtedy właśnie Jerzy Onderko. Zebrani serdecznym aplauzem powitali Mirka w szeregach Bractwa.

Gościem spotkania był Kamil Zaremba, budowniczy i właściciel pierwszego na Odrze domu na wodzie. Dom stoi zacumowany przy nabrzeżu w rejonie ujścia rzeki Oławy do Odry. Jest też twórcą Fundacji OnWater.pl, której celem jest promowanie działań mających na celu aktywne wykorzystanie Odry, propagowanie wiedzy na temat rzeki i jej znaczenia dla człowieka. Pan Kamil przedstawiając na ekranie fotografie domów na wodzie opowiadał o swojej podróży po Europie, systemie funkcjonowania budowli i idei projektowania i budowania



całych osiedli mieszkaniowych na wodzie. Przekonywał, że takie możliwości istnieją też na Odrze. Dokumentował

to fotogramami przedstawiającymi baseny pływające, łaźnie na wodzie i inne budowle, które funkcjonowały we Wrocławiu na początku ubiegłego wieku. Ideą utworzonej Fundacji OnWater.pl jest inicjowanie działań zmierzających do wykorzystania potencjału Odry, aby stała się największą atrakcją turystyczną Wrocławia. Powstały już takie projekty jak:

- budowa jednostki pływającej, która pełniłaby rolę Centrum Kultury Odrzańskiej,
- budowa pomnika Odry, który dzięki specjalnej technice pozwoli poznać szczegóły rzeki przez niewidomych
- przywrócenie rzece Oławie funkcji rekreacyjno-wypoczynkowych, które przez wiele lat ubiegłego wieku pełniła w tym rejonie miasta,
- budowa samoobsługowego, bezpłatnego slipu do wodowania małych i średnich łodzi na rzece Oławie, na tyłach Pogotowia Ratunkowego,
- umieszczenie pod mostami Wrocławia ich nazw, tak aby przepływającym pod nimi pozwoliło lokalizować swoje miejsce w mieście.

Bractwo Mokrego Pokładu z wielką ochotą będzie w Miarę swoich możliwości służyć Fundacji OnWater.pl pomocą. Za interesującą prezentację tematu panu Kamilowi Zarembie serdecznie dziękujemy. Otrzymaliśmy też zaproszenie do zorganizowania spotkania w domu na wodzie, po oczywiście wcześniejszym uzgodnieniu terminu.

W trakcie spotkania zadzwonił brat Ryszard Majewicz z usprawiedliwieniem swojej nieobecności na spotkaniu. Został dziadkiem. Urodził się wnuczek. Oczywiście usprawiedliwienie zostało przyjęte. Wnuczce życzymy aby zdrowo i szczęśliwie rósł. Dziadkowi gratulujemy i życzymy cierpliwości przy odpowiadaniu na pytania: a co to? czy to się je? gdzie rośnie? a po co?... itp. – kiedy wnuczek nieco podrośnie.

W lipcu spotykamy się tradycyjnie w pierwszy czwartek (2.07) o godzinie 17-tej, na pokładzie (dosłownie) DP Wróblin. Spotkanie grillowe poprowadzi siostra Violetta, która zapewnia upalny dzień i zwraca uwagę, że pod pokładem jednostki trudno będzie wytrzymać.

T. Sobiegraj

Fot. Danuta i Janusz Fajfarowie



STER na BYDGOSZCZ

Bydgoszczanie po raz ósmy obchodzili swoje wodniackie święto Ster na Bydgoszcz

Jest to chyba największe święto wodniaków polskiego śródlądzia. Miałem przyjemność obserwować paradę jednostek pływających z odbudowaną barką kanałową LEMARA, aktualnie obiektem muzealnym i trzema tramwajami wodnymi – starym BYDGOSZCZ (ex. Elbląg) oraz dwoma nowoczesnymi jednostkami o napędzie solarowym SŁONECZNIK I i SŁONECZNIK II – na czele. Parada trwała blisko godzinę i wypadła okazale (vide – fot. zal.). Gościem festiwalu był Aleksander Doba, podróżnik, wodniak, który kajakiem przepłynął 94 tys. km, a w czerwcu br. odebrał tytuł podróżnika roku 2015 nadany mu przez National Geographic*. Spotkałem się także z naszym bratem kpt. Frakiem Manikowskim na SŁONECZNIKU II, który dzieląc się z pasażerami historią żeglugi, Kanału Bydgoskiego, Wisły i Bydgoszczy. Program festiwalu Ster na Bydgoszcz był bogaty w treści

edukacyjne i kulturalne znakomicie promując region. Bydgoszcz doceniła, że promocja rzeki Brdy nad którą 700 lat temu zbudowano gród gdzie się rozwinął handel i przemysł, wymaga stałej promocji i przypominania, iż ważnym elementem życia jest woda, rzeka, transport, turystyka i rekreacja. W Bydgoszczy dzieje się dużo w tym zakresie; w miastach nad Bałtykiem także, a w ślad za nimi podążają liczne mniejsze ośrodki, a coroczne wyróżnienia zarządu PTTK – PRZYJAZNY BRZEĞ, otrzymują najlepsi. Żywię nadzieję, że Wrocław będzie próbować odzyskać miano stolicy polskiego śródlądzia, które utraciła na rzecz Bydgoszczy.

Zbyszek Priebe

* Gazeta Pomorska 2....06.2015



Nasi mecenasi

Rewitalizacja barki nie powiodłaby się gdyby nie to, że każda złotówka z miejskiej dotacji (w 2014 roku 160.000,0 zł. do lipca 2015 – 150.000,00) nie wyzwała kolejne. Zawdzięczamy je wielu darowiznom materiałowym, jakich nie skąpią nam producenci i dystrybutorzy przewodów elektrycznych, sprzętu elektroinstalacyjnego, instalacji alarmowych, przeciwlamaniowych i przeciwpożarowych, urządzeń sanitarnych, desek i stolarki drzwiowej, pomp, oprav oświetleniowych, wyposażenia okrętowego, farb, różnych materiałów budowlanych, metalowych, także różne warsztaty mechaniczne i ślusarskie gratisowo świadczące różne usługi.

W rządzie mecenasów projektu rewitalizacji barki, zainteresowanych by zabytkowa jednostka służyła procesom kształtowania kultury technicznej społeczeństwa, zwłaszcza dzieci i młodzieży, rozumiejących, że istotną – a jakże niedocenianą – barierą wzrostu jest w naszym kraju taki a nie inny poziom kultury, znajdujemy dzisiaj ponad 30 podmiotów. Są wśród nich polskie firmy rodzinne, różne spółki, a także światowej marki przedsiębiorstwa, w Polsce inwestujące, życzliwe dla spraw kultury.

Wskazujemy je na stronie internetowej Fundacji (www.fomt.pl) w dziale rewitalizacja barki/mecenas projektu.

To czołowi producenci przewodów elektrycznych, podwrocławskie firmy Leoni i Lapp Kabel, które podobnie jak producenci materiałów elektroinstalacyjnych (Elektroplast Opatówek, Kontakt Simon, Plast-Rol) na tyle nie skąpiły nam materiałów, że wystarczy ich z powodzeniem na wykonanie instalacji elektrycznej również w zabytkowym młynie w Niegowie, który Fundacja – wraz z Bractwem Zabrodzkim i Kujawską Fabryką Maszyn Rolniczych „Krukowiak” – od dwu lat odbudowuje, udostępniając zabytek społeczeństwu. W rządzie sponsorów stanęły również Cooper Industries Poland i gdański Satel, czołowi producenci central alarmowych, sygnalizatorów, czujek, stacji monitorujących, urządzeń opartych na najwyższych osiągnięciach współczesnej techniki i technologii. Pomocy wrocławskiego Asco zawdzięczamy nie tylko ochronę naszych statków, także montaż systemów alarmowych na barce. Dzięki zainteresowaniu firm Kopus Poland i małopolskiego Elektroplastu ze Stróży otrzymaliśmy giętkie rury elektroinstalacyjne, zaś z firmy Baks siatkowe korytka kablowe.

Kujawski Bohamet, od lat słynący produkcją okrętową (m.in. okna, iluminatory, wycieraczki, drzwi strugoszczelne) i Famor, dostawca kompleksowych rozwiązań z zakresu oświetlenia i wyposażenia elektrycznego, stosowanego m.in. na jednostkach pływających i platformach wiertniczych zaopatrzył nas w swoje, słynące z wysokich wymagań jakościowych drzwi okrętowe oraz oprawy oświetleniowe. Te ostatnie ofiarował nam także cieszyński Elektrometal i gdański ATL Lighting, współpracujący z liderami rynku światowego w produkcji i sprzedaży przeciwwybuchowych oprav oświetlenio-

wych oraz osprzętu elektroinstalacyjnego eksploatowanego w ekstremalnych warunkach. Wsparła nas także spółka Lena Lighting, lider na polskim rynku produkcji profesjonalnych, inwestycyjnych oprav oświetleniowych.

Miedziane rury dla sieci instalacji centralnego ogrzewania ofiarował nam wrocławski Hutmen, jeden z założycieli Fundacji, stalowe blachy Centrostal, MPWiK we Wrocławiu przygotowało stalową rurę z gwintem do zabudowy w zbiorniku nieczystości. Odolanowski Skoplast przekazał nam rurę PCV, z której wrocławski Wimarol wykonał 40 pierścieni osłaniających iluminatory. Powrócimy do nich po odeskowaniu burt, trzeba je będzie bowiem jeszcze z odeskowaniem zlicować i obłożyć pierścieniem laserowo wyciętym z mosiężnej blachy.

Gross prac związanych jest z robotami stolarskimi, wykonaniem sufitów ładowni, deskowaniem burt, położeniem podłóg, zabudową ścian działowych magazynu bosmańskiego czy toalet bądź niewielkiego biura. W modrzewiowe deski i łaty zaopatruje nas tartak Kazimierza Urbaniaka z Jedliny Zdroju, w laminatowe płyty mielecki Kronospan. Spółka Asmet spod warszawskiego Piastowa, najpoważniejszy polski producent śrub i innych elementów złącznych, ofiarowała nam stalowe, nierdzewne wkręty do drewna, a prosić będziemy o jeszcze... Zdawało się, że pomoc to bagatelna, ale zważmy, że deskowanie ładowni pochłania wkrętów tych tysiące.

Włoszczowski Stolbud ofiarował nam drewniane drzwi z ościeżnicami do biura i magazynu bosmańskiego, zaś wrocławianin – Sebastian Wójcik, producent drzwi i okien drewnianych, drzwi do przyszłej kotłowni i centrali wentylacyjnej na barce urządzonej. Znany na rynku materiałów budowlanych Budus przekazał nam dwie sztuki drzwi drewnianych do toalet. Spółka SFA Poland, rozprowadzająca na świecie m.in. pompy rozdrabniające urządzeń sanitarnych dostarczyła nam dwie ich sztuki.

Spółka Ecovario z siedzibą w Miastku ofiarowała nam farbę antyskroplinową, zaś wrocławski Ekojar impregnat do drewna, papier ścierny i ubrania robocze dla wolontariuszy.

Wrocławski Intelplast opracował koncepcję zabudowy na barce systemu ogrzewania centralnego i wentylacji połączonej z klimatyzacją. Alternatywę przedstawił znany w świecie producent urządzeń klimatyzacyjnych i pomp

ciepła firma Fonko Polska. Gdy mowa o wsparciu na polu projektowania rewitalizacji barki i związanych z tym instalacji to znaczącej pomocy udziela nam mgr inż. arch. Bożena Marszałkiewicz, w której ręku pozostają prace związane z aranżacją wnętrz, Arkadiusz Sikorski projektujący instalacje elektryczne, Grzegorz Kasznia wykonawca instalacji wodno-kanalizacyjnej, sanitarnej i grzewczej, czy Grzegorz Goździk projektant i wykonawca instalacji alarmowych.

Dodajmy, że pomocy materiałowej i logistycznej, chociażby w zakresie usług holowniczych czy informatycznych nie skąpią nam również firmy EcoPolcon, Castorama, Gdańskie Melioracje, Avia Projekt, wrocławski Hydroprojekt, Mosty Wrocław czy Biuro Handlowo-Doradcze Jacka Króla, nie wspominając już o grupie wolontariuszy z Marcinem Wrzesińskim, Mieczysławem Balcerkiewiczem, czy sporym gronem weteranów żeglugi odrzańskiej skupionych w Fanklubie Fundacji – Bractwie Mokrego Pokładu, ze Zbigniewem Priebe czy Tadeuszem Sobiegrajem, kapitanami Janem Onderko, Wojciechem Kato, Juliuszem Chwalana, Zbigniewem Lasotą, Andrzejem Merło, Januszem Fąfarą, Dariuszem Haglauerem na czele.

Cieszy przy tym, że gruszek w popiele nie zasypia wrocławska Stocznia Hubertus, kredytująca, podobnie jak i inni wykonawcy roboty (dotacja Gminy Wrocław wypłacana jest dopiero po ich wykonaniu), wykonująca gross prac na barce, zazwyczaj niestandardowych, wymagających ze strony jej pracowników sporego też zaangażowania emocjonalnego, a znajdujemy je w pracy kierownika stoczni inż. Franciszka Wesołowskiego, Waldemara Wróbla, Mariana Chęcińskiego, Ryszarda Uchmana.

W gronie mecenasów programu rewitalizacji barki znajdujemy firmy wiodące we właściwych im branżach na rynkach Polski i Europy. W rządzie właścicieli czy

prezesów wspierających nas spółek spotykamy ludzi nietuzinkowych, zainteresowanych również historią techniki i ochroną zabytków techniki. Przywołajmy tutaj mgr inż. Andrzeja Sajną, twórcę firmy Asmet, który w 2014 roku wyróżniony został tytułem Diamentowego Inżyniera w plebiscycie „Przeglądu Technicznego, mgr inż. Henryka Krzywdę, właściciela Elektroplastu Opatówek, kolekcjonera i restauratora zabytkowych samochodów terenowych i lamp naftowych, mgr inż. Jarosława Halarewicza z Bohametu, właściciela imponującej kolekcji trąbek pocztowych, myśliwskich i innych, prof. Jana Biliszczuka zbieracza kart pocztowych z przedstawieniami mostów drogowych i kolejowych Polski i Europy, czy Janusza Fąfarę kolekcjonera archiwaliów dokumentujących dzieje Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Te pasje wyjaśniają motywy zaangażowania się części naszych mecenasów w dzieło odbudowy zabytkowej barki. Ich lista nie jest zamknięta. Wciąż poszukujemy dostawców materiałów niezbędnych dla ukończenia instalacji grzewczej (grzejniki, piec olejowy, Klimakonwektory), wentylacyjnej, oświetleniowej, wyposażenia toalet, mini kuchenki, kubryka, położenia paneli ściennych, producentów gablot wystawienniczych, sprzętu elektronicznego dla realizacji na barce zadań oświatowo-edukacyjnych – monitorów interaktywnych, komputerów, przeglądarki ściennych. Chcielibyśmy meblować biuro meblami z lat 30. XX w. (biurko, niewielki stolik, komoda, krzesła). Sporo jeszcze przed nami, ale wierzymy, że otoczy barkę jeszcze większa grupa mecenasów, że razem uda się nam zabytkową jednostkę ożywić i włączyć w rytm współczesnego życia, wskazując na ile dla rozwoju kultury technicznej społeczeństwa czerpać możemy z dziedzictwa.

Stanisław Januszewski

<http://db.doba.pl/artukul/problem-z-zabytkami-stanislaw-januszewski-o-starej-kopalni/5741/15>

Problem z zabytkami – Stanisław Januszewski o Starej Kopalni

Poniżej przedstawiamy list otwarty dr hab. Januszewskiego, jednego z niewielu historyków techniki w Polsce, pracującego naukowo już od ponad 40 lat, wieloletniego Prezesa naszej Fundacji, który w trosce o stan zabytków ruchomych dziedzictwa górniczego zwraca uwagę na poważne problemy, pojawiające się w Starej Kopalni w Wałbrzychu.

Panorama zespołu dawnej kopalni

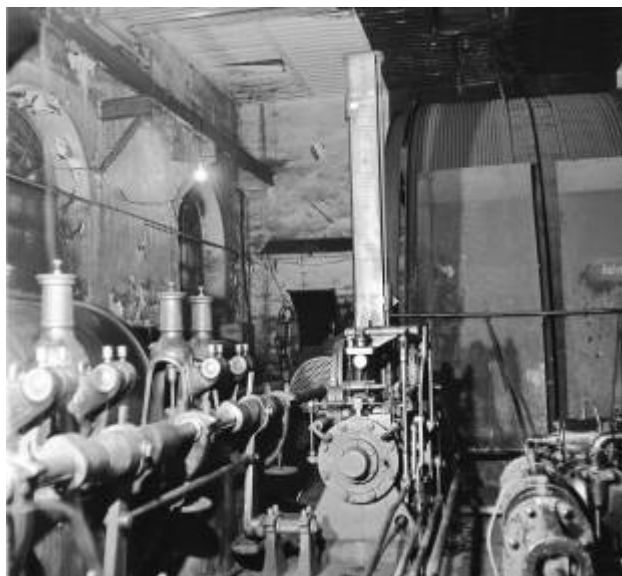


Laureat konkursu MKiDN „Zabytek zadbany”

Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego wyróżniło program rewitalizacji zespołu d. Kopalni Węgla Kamiennego „Thorez” w Wałbrzychu, tytułem „Zabytku zadbanego” nie bacząc, że w toku rewitalizacji zaprzepaszczono szansę udostępnienia słynnej „Lisiej sztolni”, pierwszej sztolni splanowej na obszarze ziem polskich powstałej z inicjatywy hr. Redena w latach 1791-1794. Na ołtarzu wielomilionowej ministerialnej dotacji złożono i dobro kultury jakim pozostawało wyposażenie kopalnianej lampowni, łaźni łańcuskowej, rozdzielni energetycznej, wiele unikatowych maszyn i urządzeń górniczych.

W maszynowniach szybów Julia Wschód i Zachód oraz Sobótka utrzymano bogatą kolekcję kopalniach maszyn wydobywczych oraz przetwornic prądu przemianego na stałą. Obok pozytywów znaleźliśmy tu również wiele negatywów. Nie wiemy dlaczego zdjęto liny z kół liny-wych wież nadszybowych, a przecież przed podjęciem inwestycji możliwe było demonstrowanie pracy maszyny wyciągowej szybu „Julia” in motu. 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 niedawno 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., 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 wałbrzyskich muzealników z Bożej Łaski. Katalog destrukcji możnaby 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 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.



- 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.

Żywimy obawę, że obiekty kopalni staną się oprawą jedynie społecznych programów przez Gminę, czy w Gminie Wałbrzych realizowanych, a zabytki elementami aranżacji obszaru, na którym, 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.



Sprężarka szybu Krakus w 1994 r.

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. 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 zbudować stacje pomp, a woda w wyrobiskach bezustannie się podnosi.

Z zaślepieniem opuściłem dawną kopalnię, w przeświadczeniu, że proces destrukcji tutaj się nie zakończył. Jego znakiem było niepowodzenie udostępnienia Lisiej Sztolni powodowane arogancją i niekompetencją. Sprawę zaprzepaszczenia kilkunastu milionów złotych zamieciono pod dywan. Pomnikiem arogancji i niekompetencji było zniszczenie maszyn górniczych wyrobionych z wielu szybów wałbrzyskich, ciętych palnikami, porzucanych 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 unikatowymi wentylatorami systemu Rateau, o nadszymbiu szybu Staszic, o wieżach nadszymbowych szybu Chrobry. Skali zniszczeń, wciąż na naszych oczach prowadzonych, a w kolejce czeka wyposażenie techniczne sortowni i płuczki z 1906 roku, żadne Centrum Nauki i Sztuki nie zrekompensuje. Ponieśliśmy stratę niepowetowaną, zyskując dziwołog, który nie potrafi nawet jasno określić własnej misji. Trochę o dziedzictwo zastępuje pompatycznym szyldem. Teraz wiemy jakimi kryteriami się kierowano, katalogiem jakich wartości uzasadniano tytuł „Zabytku zadbanego”. Włożone w dzieło destrukcji miliony musiały w końcu zyskać właściwą oprawę.

Stanisław Januszewski

Wilhelmshafen – niespełnione nadzieje

Od setek lat maj w kulturze i obyczaju polskim kojarzy się z festynami, wycieczkami za miasto, popołudniem w parku lub nad rzeką. Od wieków maj był miesiącem zabaw na świeżym powietrzu. Urządzano festyny i pikniki, tańczono w parkach, pływano łódkami... Król Jan Sobieski zabierał swą ukochaną Marysieńkę na przejażdżki po dobrach wilanowskich. Ulubionym miejscem majowych wycieczek Warszawy była Saska Kępa i oczywiście Bielany. W maju na Bielany docierano karetami i powozami, z czasem środkiem lokomocji stał się omnibus, a potem tramwaj. Przez całe lata zjeżdżali się tam bogaci i biedni. Tym co ich łączyło była majowa zabawa. Dla mieszkańców dawnego Wrocławia, czyli „Breslauerów” podwarszawskimi Bielanami był Wilhelmshafen.

Wilhelmshafen - nazwa ta przeciętnemu, współczesnemu wrocławianinowi nic nie mówi, a jeśli tak to kojarzy się jedynie z miastem portowym nad morzem Północnym. Natomiast dzisiaj dla Breslauerów jest to pojecie

ponadczasowe, to czas który przeminął, to wspomnienie najpiękniejszych chwil tam spędzanych. To czas, gdy już od wczesnych godzin przedpołudniowych parostaki dowoziły ludzi niczym poranne ptaki szykujące się do



porannego koncertu, powoli zaludniały się również pobliskie brzegi Odry, a wioślarze, kajakarze i amatorzy kąpieli ożywiali Liebesinsel, czyli dziś tak zapomnianą i zaniedbaną Wyspę Miłości.

Wyspa Opatowicka przez Niemców zwana Ottwitzer Werder funkcjonowała pod inną nazwą. Przed wojną nazywano ją Liebesinsel, czyli Wyspą Miłości. Ta druga nazwa przetrwała do naszych czasów, jednak ostatnio coraz mniej się jej używa. Kiedyś było tu sporo miłości, ale teraz to raczej sporo śmieci i butelek po imprezach, szczególnie w okolicy wiaty, a jej dzisiejszy wystrój raczej nie sprzyja kultywowaniu tej starej, uroczej nazwy.

Liebesinsel figuruje na starych mapach i dokumentach. Było to miejsce wręcz stworzone do miłości, urocze, z mnogością zróżnicowanej przyrody i znacznie oddalone od centrum miasta. Zakochane pary po spędzeniu części dnia zgodnie z etykietą i nakazami dobrego wychowania w lokalach Wilhelmshafen łodzią przepływały się Odrą na Wyspę Opatowicką aby wysłuchać koncertu w amfiteatrze, a po koncercie pary udawały się w pobliskie zarośla które miały dobre cechy maskujące i w takich intymnych warunkach udawało się niewieście skraść całusa a nierzadko również i coś więcej. A sama wyspa – położona jest pomiędzy Odrą i Kanałem Opatowickim, a jej powstanie wiąże się z budową tego ostatniego oraz Stopnia Wodnego Opatowice, obejmującego Jaz Opatowicki zlokalizowany w głównym nurcie Odry i Śluzę Opatowice położoną w Kanale Opatowickim.

Wyspa stanowi jeden z elementów Bartoszowicko-Opatowickiego Węzła Wodnego. Główny nurt Odry przebiega w tym miejscu łukiem opływającym wyspę od północy. W latach 1912-1917 wybudowano kanał żeglugowy, skracający w linii prostej drogę wodną w kierunku centrum miasta. W ten sposób odcięty od stałego lądu od południa Kanałem Opatowickim teren utworzył Wyspę Opatowicką.

Przed wojną wyspa stanowiła miejsce wypoczynku i rekreacji. Najprawdopodobniej w tym czasie zbudowano amfiteatr, który pod nazwą „wiaty” przetrwał częściowo do dziś. Do brzegu przybijały statki pasażerskie i wy-

ciezkowe. W okresie powojennym wyspa nie była zagospodarowana. Obecnie teren w części jest zalesiony, część to łąki. Przez wiele lat prowadzono tu między innymi wypas bydła. Wyspa objęta jest ochroną indywidualną w formie zespołu przyrodniczo krajobrazowego w ramach Szczytnickiego Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego.

I wracamy do głównego wątku, czyli do Wilhelmshafen. Jego charakter określa słowo *Établissement* (w języku francuskim dosłownie „przedsiębiorstwo”) – prywatne przedsiębiorstwo rozrywkowo-rekreacyjne, w Niemczech przed utrwaleniem się tej zapożyczonej z francuskiego nazwy używano niemieckich określeń takich, jak *Lustgärten*, *öffentliche Gärten*, *Volksbelustigungsgärten*. Moda na budowę tego typu przedsięwzięć panowała od końca XVIII do początków XX wieku.



Lokalizowano je zazwyczaj na przedmieściach i terenach podmiejskich, chętnie w pobliżu rzek, strumieni i jezior. Często otaczał je niewielki park, lokalizowano przy nich – w miarę możliwości – przystanie, do których przybijały małe statki rzeczne, a także w których można było wypożyczyć sprzęt turystyczny, np. małe łodzie wiosłowe, w pobliżu urządzano trasy spacerowe do podmiejskich wsi i lasów. Najbardziej rozpowszechnił się francuski, bardziej kameralny typ „ogródka”, nazwany właśnie „*Établissement*”. Wilemshafen to były obiekt o charakterze gastronomiczno-rozrywkowym który powstał około 1880 roku na obszernej parceli mieszczącej się przy

ówczesnej ul. Bartoszowickiej. Jego budowa ściśle wiązała się z ostatnią po wschodniej stronie miasta przystanią statków wycieczkowych. Zespół ten składał się z piętrowego, dwuipółtraktowego budynku w stylistyce neoklasyzystycznej, z trójkondygnacyjną wieżą od wschodu, parterową salą restauracyjno-taneczną od zachodu i częścią gospodarczą od północy. Parter budynku zamknięty wydatnym gzymsem pokryty został boniowaniem, zaś okna drugiej kondygnacji zwieńczyły naczółki. Elewację górnej kondygnacji wieży opięto pilastrami, a salę restauracyjną o dużych zamkniętych pełnym łukiem oknach ozdobiły boniowane pilastry. Nie zachowała się stojąca niegdyś wzdłuż grobli drewniana weranda – długa, zadaszona, oświetlona lampionami na której mieściła się letnia kawiarnia. Restauracja na wolnym powietrzu urządzona była również przed głównym budynkiem. Nad brzegiem rzeki, na którą otwierał się piękny widok, znajdowała się przystań dla statków pasażerskich i przeprawa promowa na Wyspę Opatowicką. Zwraca zapewne uwagę willowy charakter zespołu a także jego styl. Było to typowe dla wpisanych w przyrodę obiektów rekreacyjnych i miało na celu nawiązanie do architektury modnych kurortów.

Z ciekawostek warto wspomnieć o kuchni Wilhelmshafen słynącej z najlepszych i największych we Wrocławiu golonek. Interesująca jest też sama nazwa lokalu, gdyż Wilhelmshafen to nazwa największego niemieckiego portu wojennego i zapewne nazwa obiektu we Wrocławiu do tego nawiązywała. Po II wojnie światowej, najpierw zaniedbany, a następnie opuszczony etablissement spłonął w 1996 roku. Jego ruina długo była smutnym wspomnieniem tętniącego tu niegdyś wesołego i barwnego życia...

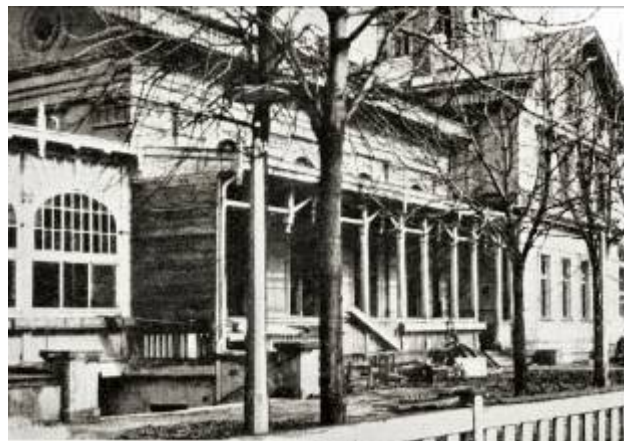
W 2003 roku rozpoczęto prace remontowe budynku, ale postęp ich był bardzo skromny. Dziś jedynie elewacja zewnętrzna i zadaszanie przypomina jego dawną świetność a dokładnie wpatrując się w okna można zobaczyć wewnętrzny obraz ruiny i dla tego ponownie wracam do opisu czasów i świetności i upadku.

A jak było w ubiegłym stuleciu? W godzinach popołudniowych niby przyływ morza dopływały do pomostu statek za statkiem wypełnione spragnionymi wypoczynku i dobrego jadła Breslauerami którzy wypełniali do ostatniego miejsca wszystkie bartoszowickie lokale. Orkiestra grała skoczne melodie, właściciele lokali i kelnerzy troszczyli się o dobre samopoczucie gości a młodzież bawiła się na bezpłatnym tanecznym kręgu. Wspaniały nastrój osiągał swoje apogeum wieczorem, kiedy to podczas zapadającego zmierzchu rozpoczynał się wspaniały pokaz ogni sztucznych których wspaniałe gejzery przeglądały się w nurtach Odry. I dopiero wtedy wesoło i z zadowoleniem rozpoczęły się powroty do miasta pięknie iluminowanymi statkami.

A co zrobiła wojna z tymi wspaniałościami ?

Czas ten wspomina mieszkaniec Bartoszowic, pan Emil Heinze który mieszkał do jesieni 1946 roku w domu niedaleko Wilhelmshafen. Od strony miasta Wilhelmshafen był trzecim budynkiem. Właścicielem jego był browar Engelharta a zarządcami bracia Sagasser .

Poniższe zdjęcie pochodzi z lata 1945 roku, kiedy to Rosjanie budynek opuścili.



Dziś (wspomnienia pochodzą z 1954 roku) są tylko gołe ściany. Przed wkroczeniem Rosjan w czasie, gdy miasto było fortecą, dolne pomieszczenia zajmowało wojsko, a odrzańskie wały były jak główna linia bojowa najeżona schronami, okopami i stanowiskami bojowymi.

„Maszyny do szycia” albo „kulawe kaczkę”, jak prosty rosyjski dwupłatowiec potocznie był nazywany, zrzuciły bomby mało skutecznie, jak również i artyleria kierowała ogniem mało precyzyjnie, tak że budynek Wilhelmshafen doczekał końca wojny w całości jedynie z powybijanymi szybami. Po kapitulacji rosyjscy żołnierze zaczęli stopniowo demontować wyposażenie wnętrza. Jak powtórnie pojawili się Rosjanie, a było to 15 maja po libacji alkoholowej, opuszczając pomieszczenia podłożyli ogień. Po odejściu żołnierzy paru Niemcom udało się ogień ugasić. Pomimo, że pojawiała się również coraz więcej Polaków, to jednak Niemcy jeszcze mieli nadzieję, że Wrocław

mimo wszystko zostanie miastem niemieckim, jak również niemiecki będzie Wilhelmshafen.

Tam gdzie Rosjanie mieszkali, wywalali całe wyposażenie wewnątrz na zewnątrz. Los ten spotkał również duży fortepian koncertowy który stał na dworze w deszczu i wietrze, a którego dźwięk często przypominał o szczęśliwych chwilach.

Przylegając do Wilhelmshafen znajdował się lokal zwany „Strandkafee” który również przetrzymał wojnę w dość dobrym stanie.



Właściciel lokalu nazywał się Mierswa i doczekał końca wojny usuwając w miarę możliwości wszystkie szkody. Od strony miasta znajdował się wybudowany w 1931 roku Dom Kajakarza (Paddlerheim), a później restauracja Birkenwäldchen G. Weirauch. W lokalu tym również stacjonowało niemieckie wojsko, a w lutym 1945 roku był już wypalony. Według raportu firmy budynek stanął w płomieniach, gdy żołnierze próbowali ogniem rozmrozić zamrożoną instalację wodociągową. Ocalał jedynie hangar dla łodzi. Najbliższym lokalem w kierunku miasta był Jagdschlüssel (Pałac Myśliwski) Franza Luxa, gdzie również stacjonowało wojsko. Na skutek niedbalstwa w zaciemnieniu Rosjanie zrzucili na zabudowania bomby zapalające i lokal został spalony, a część starej zabudowy poniżej grobli zachowała się do lat 50. XX w.



5 czerwca, gdy w lokalach Wilhelmshafen stacjonowało jeszcze rosyjskie wojsko, żołnierze odbudowali zniszczone

przez działania wojenne opatowicki jaz iglicowy i pod koniec lipca wycofali się, pozostawiając po sobie pobojuwisko i obraz totalnego zniszczenia. To, czego nie mogli zabrać ze sobą, to powywalali na jedną wielką stertę na zewnątrz lokalu. Leżała tam góra stołów i krzesel, przemieszane z pięknymi cennymi kasami rejestrującymi, a na podwórzu stał również częściowo zniszczony czarny fortepian koncertowy.

4 października 1946 była przeprowadzona przymusowa ewakuacja ludności niemieckiej z całych Bartoszewic, znaczyło to, że musieli również opuścić swoje lokale ostatni jeszcze obecni ich właściciele. To, co jeszcze się ostało po przejściu Rosjan, było rabowane do samego końca. Ostatnie dni jesieni 1946 roku tak opisuje to, co się działo w Wilhelmshafen Emil Heinze:

„sytuacja stawała się już nie do zniesienia i musiałem podjąć najtrudniejszą decyzję mojego życia – opuścić mój dom, dom w którym każdy kamień, każdy krzak był częścią mojego życia. Po raz ostatni udałem się z poczuciem wielkiego smutku przez ruiny Jagdschlüssel i Birkenwäldchen, przez splądrowane pomieszczenia Wilhelmshafen i „Strandkafee”. Przez pozbawione szyb okna wiatr hulał wiatr, a ciemny obcy motłoch wałęsał się po pomieszczeniach w poszukiwaniu rzeczy, które jeszcze mógłby wynieść. Z ciężkim sercem opuściłem to odludzie i do dziś nie opuszcza mnie myśl o powrocie do miejsca minionych cudownych czasów a historia ciągle będzie mówić – tak tu niegdyś było.”

Właśnie, tak tam niegdyś bywało. A dziś – główna bryła odrestaurowanego z zewnątrz budynku stoi niema jakby w oczekiwaniu na jałmużnę. Nie pierwszy to i nie ostatni przykład, że nie wszystko co prywatne lśni w blasku złota. Łezka w oku się kręci...no, ale cóż, taka nasza rzeczywistość w której wiele różnych ciekawych obiektów niszczeje, wciąż z tego samego powodu, po prostu brak wyobraźni, pieniędzy i pozytywnych wizji życia mieszkańców wielkiego miasta. Nie będę opisywał dzisiejszego stanu przyległych terenów do dawnego Wolhelmshafen i samej Wyspy Opatowickiej. To, co tam można zobaczyć po słonecznych dniach weekendowych to tylko odbicie kultury osobistej ludności napływowej. A dziś na majówkę prawdziwi wrocławianie mają do dyspozycji piękny co prawda, lecz gorący, hałaśliwy i zatłoczony Rynek. Natomiast nadrzeczne łąki w granicach miasta opanowały buldożery ogałające międzywale prawie z każdej rośliny, a o całodziennym pobycie wraz z możliwością spożycia posiłku i zabawy na świeżym powietrzu na nadrzecznych błoniach można we Wrocławiu zapomnieć. Slogany typu „Przyjazny Wrocław”, „Wrocławskie Dobre Miejsca” stał dla Wrocławian z krwi i kości sloganami bez pokrycia.

Muzeum w stacji pomp wodociągu Augsburga

W ramach studium archeologii przemysłowej miałam możliwość zwiedzić w kwietniu stację wodociągową w Augsburgu – przemysłowym mieście, które uchodzi za niemiecki odpowiednik Manchesteru. Tutaj, w jednej z najważniejszych dawnych przepompowni urządzono Muzeum Techniki.

Historia wodociągów augsburskich sięga roku 1416, kiedy to zbudowano ujęcie zdatnej do picia wody z potoku przy tzw. Czerwonej Bramie miejskiej (Roten Tor). Już w tym samym roku wzniesiono w tym miejscu pierwszą wieżę wodną i uruchomiono pompy. W roku 1599 sieć wodociągowa składała się z trzech zbiorników wieżowych, w tym dwu wież o bliźniaczej architekturze, ze zbiornikami umiejscowionymi w wielobocznych głowicach. W następnych trzech wiekach powstawały zbiorniki kolejne, sytuowane z reguły w budowlach wieżowych wznoszonych na murach miejskich, wraz ze związanymi z nimi pompowniami podającymi wodę do zbiorników wieżowych. Od 1558 r. każdy obywatel miasta, za odpowiednią opłatą, mógł pobierać przy swoim domu świeżą wodę, którą doprowadzano drewnianymi, grubymi rurami o wąskim świetle. W roku 1753 wodociągi dostarczały wodę już do 637 domów, zaś sieć wodociągowa liczyła 36 km. Wodę czerpano z systemu ujęć i studni położonych bezpośrednio przy budynkach miejskich, niewiele mieszkań posiadało bezpośredni dostęp do wody pitnej, wprost z rur. W XIX w. stopniowo drewniane rurociągi wymieniano na żelazne, aż do roku 1879.



Punktem zwrotnym dla systemu wodociągów Augsburgskich była epidemia cholery z roku 1854. Tylko co czwarty obywatel miasta używał wody z wymienianych od 1821 r. żelaznych rur, pozostali mieszkańcy korzystali ze starszego ujęcia, w którym drewniane rury dostarczające wodę pitną znajdowały się tylko kilka metrów od rynsztoków, przesiakając wodą gruntową. Kwestia higieny wody pitnej oraz samych źródeł była coraz częściej krytykowana przez lekarzy i specjalistów, poszukiwano nowych rozwiązań dla Augsburga.

Po pięcioletnich badaniach terenowych magistrat podjął decyzję budowy nowego ujęcia i wzniesienia nowej stacji uzdatniania wody pitnej przy jazie piętrzącym na rzece Lech. Czerpano z wód infiltracyjnych, których ujęcia zlokalizowano w pobliskim lesie Siebentisch, gdzie powstała sieć studni. Z tych studni pompowano wodę bezpośrednio do sieci miejskiej. O lokalizacji ujęć zadecy-

dowała lokalizacja tuż przy jazie, którego moc wykorzystano do napędu stacji pomp. Budowę rozpoczęto 28 grudnia 1876 r. Sensacją były zastosowane rozwiązania techniczne. Trzy turbiny Henschel Johnval wprawiały w ruch trzy podwójne pompy tłokowe. Przenoszenie mocy pomiędzy wałem pionowym turbin i poziomym pomp zostało zrealizowane dzięki zastosowaniu przekładni z drewnianymi zębami. Każdą z trzech pomp zaprojektowano jako pompę tłokową z podwójnym zbiornikiem powietrza niskiego ciśnienia. Tłoki pracowały różnicowo, podając do sieci uzdatnioną wodę pitną. Metoda ta, wraz z zainstalowaniem komór powietrza wysokiego ciśnienia, zapobiegała pulsującemu ciśnieniu w układzie. Wodę pitną pompowano do czterech, 10-metrowych komór powietrza, zanim trafiała do rur. Tu sprężano powietrze wodą, aż do stałego ciśnienia poziomu 5 barów w sieci.

Również architektura (w stylu późnego klasycyzmu) stacji uzdatniania wody została okrzyknięta perłą, „świątynią techniki”. Fasadę w narożach zdobią dwie wieże oraz boniowana faktura, z kolei w hali maszyn ściany gęsto pokryły freski, mówiące o kluczowym znaczeniu wody, zaś podłogi – lastryko. W pobliżu wzniesiono też dom mieszkalny personelu obsługi.

W 1885 r. zespół powiększono o kotłownię, gdzie zamontowano silnik parowy w roli awaryjnego generatora mocy, w przypadku niskiego stanu wody w rzece. Z uwagi na przepisy przeciwpożarowe – maszyna parowa nie znalazła się w hali pomp. Maszynownię i kotłownię dobudowano od strony rzeki Lech. Rozwiązanie to zostało przetestowane w 1910 r., kiedy to ulewne letnie deszcze w Alpach doprowadziły do powstania ogromnej fali powodziowej, która uszkodziła jaz, wskutek czego stacja pomp przestała funkcjonować. Przez kilka miesięcy maszyna parowa napędzała pompy i podtrzymała pracę wodociągu miejskiego.

Po powodzi turbiny Henschel Johnval zastąpiono turbinami Francissa, wzmocniono jaz, wprowadzono też oświetlenie elektryczne, dzięki zainstalowaniu w 1911 r. generatora energii elektrycznej. W roku 1935 zmodernizowano też napęd awaryjny – maszynę parową zastąpiono silnikiem MAN Diesla. Rozebrano w tym czasie komin i zdemontowano kocioł parowy. Następnie w roku 1942, w piwnicy pod halą pomp, zainstalowano pierwsze dwie elektryczne pompy odśrodkowe. Jednak już w roku 1961 pompy o napędzie wodnym przestały odgrywać istotną rolę: w roku tym uruchomiono w Meringerau nową stację wodociągową. Od dnia 3 grudnia 1973 r. woda była dostarczana jedynie przy użyciu zainstalo-

wanych w latach 40. XX w. pomp elektrycznych, o napędzie elektrycznym. Turbiny wodne zakonserwowano i wyłączono z ruchu. Dwa lata później wprowadzono zdalne sterowanie stacji.

Od lat 80. XX w. wzrosło zainteresowanie budynkiem hali pomp. Zrekonstruowano malowidła naścienne i przywrócono pracę tłokowych pomp napędzanych z turbin wodnych, uruchamianych okazynie.



Dla wytworzenia odpowiedniej energii napędu awaryjnego zamontowano nowoczesny generator energii elektrycznej, sprzężony z pionowym wałem turbiny wodnej. Jednak już w 2000 r. okazało się, że ponowne uruchomienie turbin przyspieszyło również ich zużycie, wskutek czego w roku 2005 zdecydowano się na zamontowanie nowych turbin i generatorów. Przy stacji pomp powstała

elektrownia wodna. Wasserwerk am Hochablass utrzymano w roli rezerwowej stacji pomp wody pitnej dla miasta. W tym samym roku elektrownia wodna musiała zmierzyć się z wysoką wodą, jednak tym razem nie doszło do uszkodzeń tak poważnych, jak w 1910 r.

W roku 2007 zdecydowano się na wybudowanie nowoczesnego ujęcia wody z pompami głębinowymi, studniami filtracyjnymi, systemem dezynfekcji i punktem pomiaru kontroli jakości wody. Nowoczesne pompy głębinowe zapewniały odpowiednie ciśnienie w układzie, zatem pompy tłokowe stacji na Hochablass nie były już potrzebne i na stałe wycofano je z eksploatacji. W budynku znaleziono miejsce dla kolejnych hydrozespołów energetycznych, które do dziś wytwarzają energię elektryczną dla ok. 2 300 osób. Ostatecznie dawna stacja pomp wody pitnej stała się jedynie elektrownią wodną.

Obiekt można zwiedzać po uprzednim umówieniu się (kontakt podano na stronie internetowej), często jest też udostępniany na cyklicznych imprezach kulturalnych i edukacyjnych, kiedy to wprawia się maszyny w ruch. W celu nadania wrażenia zaopatrzenia w wodę pitną dawne pompy tłokowe łączy się z silnikiem Diesla bądź z silnikiem elektrycznym. W dawnej kotłowni zorganizowano stałą ekspozycję fotografii z historycznymi ujęciami wodociągów i jazu piętrzącego, z kolei dawną turbinę Francisa wystawiono w plenerze, jako element aranżacji przestrzeni.

Wioletta Wrona-Gaj

Wieści z młyna

W dniu 5 czerwca br. odbyła się inauguracja kina plenerowego przed młynem w Niegowie.

W repertuarze znalazły się trzy filmy dokumentalne: *Ursus znaczy niedzwiedz*, *Piknik u Manfreda*, *Obchody 60 rocznicy śmierci Antoniego Gawińskiego*. Poza filmami

dokumentalnymi wyświetlono film przyrodniczy o lasach. Na pierwszej prezentacji uczestniczyło ok. 30 osób.



„Mody”

Przeglądając dowolne gazety lub czasopisma, oglądając telewizję oraz słuchając radia jesteśmy atakowani przez „świat” mody. Głównie damskiej, czasem męskiej a nawet dziecięcej. Rzadko uświadamiamy sobie, że mody dotyczą nie tylko ubrań, makijażu czy najnowszego modelu auta i jego marki... Mody panują wszędzie! Nawet w sferach, w których byśmy się najmniej spodziewali.

„Mody drogowców lądowych i mostowców”

Pierwotnie panowała moda na nie budowanie mostów. Przeprowadzono się powszechnie brodami rzeczny. Jeżeli bród (np. piaszczysty) wycieczano drewnem – wtedy budowano most drewniany. Jeżeli kamieniem – wtedy budowano most kamienny. Umocnienie brody poprawiało zdecydowanie komfort przeprawy przez rzeki, więc zapanowała najstarsza moda na powszechną budowę takich mostów. Pozytywnym skutkiem ubocznym tej mody był żywiołowy rozwój osad, grodów, miast obsługujących wszechstronnie takie przeprawy. Tak powstał i rozwinął się na przykład Wrocław.

Następnie – „idąca” z Rzymu („wszystkie drogi prowadzą do Rzymu”) – zapanowała moda na budowę dróg kamiennych typu: „*Via Apia*”, „*Via Romana*”, itd. Charakterystyczne one przebiegiem „po linii prostej”, o rzadkich zakrętach, niewielkich spadkach podłużnych, o szerokości (zazwyczaj) ok. 5 metrów oraz tym, że „wykreowały” nowy rodzaj mostu (najczęściej kamiennego) – ponad (zamiast dotychczasowego „pod”) rzeką. (Oczywiście cały czas znano i stosowano okazjonalnie mosty o konstrukcji drewnianej czy typu „pontonowego”.) Moda ta powstała dzięki rydwanom, które były – wtedy – najszybszym środkiem transportu lądowego. Te pojazdy były jednakże mało „skrętne” i musiały niemal się zatrzymać aby tego dokonać. Ze względu zaś na trwałe koleiny, jakie te pojazdy pozostawiły do naszych czasów w nawierzchniach wtedy budowanych dróg – można je uznać za protoplastów powstawania dróg żelaznych.

W średniowiecznej Europie zapanowała natomiast powszechna moda na niebudowanie dróg typu „rzymskiego”. Nie wynikało to jednak (jak chcieli by niektórzy) z „ciemnoty” średniowiecza tylko z faktu, że nie były potrzebne! Rozpowszechnił się genialny wynalazek średniowiecza – furmanka i karo! Były bardzo „skrętne” a wraz z ich rozwojem – zaopatrzone w resory. Od tej pory rydwanów używano coraz rzadziej, a nawet wcale. Furmanka mogła też być skracana i wydłużana (w zależności od potrzeb), potrafiła także wjechać wszędzie tam gdzie dróg utwardzonych nie było. Właściwie nie posiada ograniczeń w objętości przewożonego towaru – wystarczy podnieść burty. W czasach wojen służyła do transportu armat, zaopatrzenia, łupów, itp. Według parametrów tych

pojazdów wytyczano w średniowieczu wielkości placów handlowych i szerokości głównych dróg. Być może dzięki nim Kraków, Wrocław czy choćby Środa Śląska i inne miasta targowe – szczytą się po dziś dzień wielkością i kształtem swoich głównych ulic, placów targowych i rynków? Karoce zniknęły, a na ich wzór konstruowano pierwsze automobile parowe. Układ kierowniczy (skrętny) tych pierwszych pojazdów utrzymał się nawet w pojazdach współczesnych. Furmanka zaś (w swej pierwotnej formie) znajdowała wszechstronne zastosowanie aż po wiek XXI – choć od ok. 100 lat nie tylko jest „*de mode*”, ale bywa wręcz współczesnym symbolem zafotowania. Obecnie zdarza się, że współczesne auto bywa nazywane żartobliwie „furą” – od furmanki właśnie.

Moda na budowę dobrze zaprojektowanych i wykonywanych dróg „bitych” zawsze pojawiała się gdy Ktoś Ważny a majątny chciał podnieść prestiż swój, swego sprawowanego stanowiska czy pozycji społecznej albo być zapamiętanym przez potomnych. Dlatego drogi rzymskie noszą po dziś dzień imię ich „budowniczych” (patrz wymieniona już „*Via Apia*”) – od imienia jej twórcy. Wszędzie więc pojawiały się drogi „cesarskie”, „królewskie” itd., a przed wjazdem do pałaców, majątków ziemskich – to był „standard” tej mody.

Moda na powszechne budowanie dróg „przyszła” do Europy ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Niebawem po wybudowaniu linii kolejowej łączącej wybrzeża wschodnie z zachodnim, pewien oficer a inżynier postanowił udowodnić taką potrzebę. Zorganizował i przeprowadził „surwiwalową” wyprawę 50-ciu pojazdów wykorzystując głównie tereny pozostawione przez budowniczych drogi żelaznej. Wyprawa ta trwała 3 miesiące.

Zaś moda na budowę autostrad powstała w Europie, w Niemczech i tam też – począwszy od lat 30. XX w. – rozpoczęto budowę na masową skalę autostrad. Rozwój tej mody rozpowszechnił się na cały świat – stał się standardem i wręcz synonimem rozwoju, postępu. I tak jest do dziś.

Wraz z rozwojem myśli technicznej odnotowujemy także kolejne mody na budowę mostów: najpierw żeliwnych,

następnie stalowych nitowanych i spawanych. Następnie „wiszących”, żelbetowych oraz żelbetowych – „struno-betonowych”. Dążono przy tym („podług” tej mody) do uzyskania jak największych „parametrów” przepraw: jak najdłuższych, jak najokazalszych, jak najnowocześniejszych, jak najbardziej nowatorskich. Ta moda trwa do dziś.

W ostatnich latach, u mostowców – w modzie są mosty „wantowe”, co oglądamy i w Polsce w ostatnich realizacjach, np. w Warszawie czy we Wrocławiu (most „Milenijny” na obwodnicy śródmiejskiej czy most „Rędziński” na obwodnicy autostradowej naszego przyjaciela prof. Jana Biliszczuka).

U polskich mostowców (i urbanistów) możemy zaobserwować zaś cztery najnowsze trendy, które są naszym rodzimym wkładem w kreowaniu najnowszych mód w tej dziedzinie.

Budowa mostów wzdłuż, zamiast w poprzek rzek i ich dolin, czego niedoścignionym wzorem jest jeden z rysunków Adama Mleczki komentujący jedną ze słynnych piosenek: „*Na lewo most, na prawo most a dołem Wisła płynie...*”. Zanim ten ideał, ta „plus nieskończoność” zostanie przez kogoś z nich osiągnięta – tymczasem możemy zapoznać się z przykładami prowadzenia przepraw pod kątem „ostrym” (zamiast „prostym”) do osi

nurtu rzeki. W samym Wrocławiu są to mosty: Dmowskiego, „Milenijny” czy „Rędziński” (także wiadukt drogowy „Estakada Gądowianka”).

Budowa mostów w najszerszych, zamiast w najwęższych miejscach rzek i ich dolin. Polecam uwagę wybudowaną już obwodnicę słynnych lasów doliny Rospudy! We Wrocławiu są to o wiele skromniejsze realizacje – mosty: „Milenijny”, „Rędziński” oraz najnowsza z przepraw – wschodnia („powiatowa”) obwodnica Wrocławia (zwana potocznie „*Via Romana*”).

Budowa tuneli na mostach: „Rędzińskim” oraz najnowszej z przepraw Wrocławia – wspomnianej wyżej „*Via Romana*”, co jest szczytem osiągnięć inżynierskich, wyrosłych z mody na rozliczne budowy wielkich barier wzdłuż większości nowobudowanych dróg.

Budowa tuneli wzdłuż (zamiast w poprzek rzek i ich dolin). Czego – niezrealizowanym wprawdzie jeszcze – przykładem jest pomysł „wpuszczenia” pod ziemię (w tunel) warszawskiej „Wisłostrady”! No – ale mody powstają i się przecież rozwijają, stając się coraz bardziej modne ...

Co sygnalizuje – próbujący nadążyć za modami –

Kapitan „NEMO”

Korespondencję prosimy kierować na adres:
H/P Nadbor, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@fomt.pl; <http://www.fomt.pl>. „Bractwo Mokrego Pokładu”
Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek, Wojciech Śledziński
Mecenas Biuletynu: 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.
