

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn Nr 144

Rok XIII

sierpień 2015

Szkoły Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu - 1953-1957

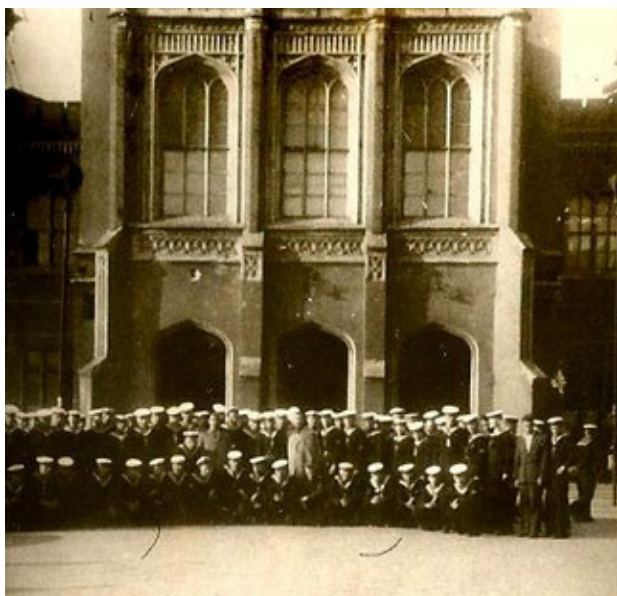
Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu rozpoczęło swą edukacyjną działalność 1 września 1953 roku. Minęło 8 lat od zakończenia zawieruchy wojennej. Wrocław był jedną wielką ruiną; 70 % miasta legło w gruzach.

Lata 1953-57 to również czas odbudowy i budowy nowego porządku na Ziemiach Odzyskanych, których Wrocław był stolicą. W marcu 1953 zmarł Józef Stalin, ale władza komunistyczna z prezydentem Bolesławem Bierutem na czele miała się dobrze. Były to czasy trudne; więziono licznych więźniów politycznych, z którymi reżim komunistyczny rozprawiał się bezwzględnie. Ludzie przybywający do Wrocławia organizowali się z myślą o nowym życiu w regionie, który witał ich swym urokiem i potrzebował nowych pomysłów i energii. Do Wrocławia przybyło również 135 uczniów z różnych stron Polski, którzy z wybraną marynarską szkołą wiązali swą przyszłość. Mielśmy zagwarantowaną darmową naukę, pełne wyżywienie i miejsce w internacie. Wywodziliśmy się z różnych środowisk; wielu było sierotami, których rodzice zginęli na wojnie. Na trzech wydziałach – nawigacyjnym, mechanicznym i eksploatacji, było nas po 45 uczniów. Rok szkolny 1953/54

był okresem szczególnym w życiu szkoły, jako że w tym czasie w budynku przy ul. Bruecknera 10, mieszkało i pobierało naukę ponad 300 uczniów: II rocznik Zasadniczej Szkoły Żeglugi Śródlądowej – wydział mechaniczny, II rocznik Państwowej Szkoły Żeglugi Śródlądowej – wydział nawigacyjny, I rocznik Technikum Żeglugi Śródlądowej, wydział nawigacyjny, mechaniczny i eksploatacji. Parter i I piętro zajmowały klasy szkolne, pokój nauczycielski, pomieszczenia administracji, II piętro zajmował internat, kilka sal po 40 uczniów na piętrowych łózkach. Kuchnia, stołówka, łazienka, izolatka, kotłownia i warsztaty szkolne zajmowały podpiwniczoną część budynku. Szkolny środek transportu to wóz konny i koń Maciek. Dojazd do szkoły tramwajem nr 11 lub 6 i 8 do pl. Kromera, dalej spacer do szkoły. W bloku „B” przy ul. Toruńskiej 72/74 mieściły się mieszkania służbowe dla nauczycieli. Vis a vis szkoły – „Stocznia Zacisze”, która była również miejscem zajęć

warsztatowych dla uczniów; jeden dzień w tygodniu to zajęcia praktyczne. Szkoła dysponowała także przyległym terenem, na którym zorganizowaliśmy boisko do piłki nożnej i koszykówki. Frontową część szkolnego terenu zajmował plac apelowy z masztem, który wkrótce wzbogacił się o kiosk podwodniaka. Na dzień dobry ogolono nam głowy na zero, ubrano w zielone kombinezony, a starsi koledzy II rocznika zajęli się nami bardzo starannie. Po ustaleniu swoich stałych miejsc w klasach, salach

sypialnych, stołówce oraz poznaniu swych nauczycieli i wychowawców, przestaliśmy być cywilbandą, a staliśmy się rekrutami na najbliższe dwa miesiące. Począwszy od gimnastyki porannej, aż do wieczornego apelu, a często i po nim, przypomniano nam gdzie miejsce rekrutów. Po obiedzie lub kolacji serwowano nam musztrę, krok defiladowy, marsz z piosenką na ustach, np. *Tam nad Wisłą w dolinie, siedziała dziewczyna*, ... lub marszowe piosenki w języku rosyjskim.



Uczniowie przed dworcem kolejowym we Wrocławiu, na Maćku - szkolnym środku transportu, Jurerek Nowiński i Romek Sawicz na boisku koszykówki, Kaziu Lisowski i Mietek Baczyński na wrocławskim Rynku



Ramowy porządek dzienny:

- 6.00 - pobudka,
6.10-6.30 - gimnastyka, następnie – mycie, sianie łóżek, śniadanie,
7.45-8.00 - apel poranny wraz z odśpiewaniem hymnu młodzieży pt. *Naprzód młodzieży świata...*,
8.00-14/15.00 - zajęcia szkolne, obiad i od
17.00-19.00 - nauka własna w salach lekcyjnych, w ciszy...,
19.00-20.00 - kolacja, apel wieczorny, bez śpiewu...,
22.00-6.00 - cisza nocna.

Miesiąc wrzesień i październik – bez przepustek do miasta, okres rekrucki. Pierwszy urlop – podczas ferii zimowych, obejmujący okres świąt i nowego roku. Pierwszymi nauczycielami i wychowawcami klasowymi byli, naszej klasy A – nawigacyjnej – Helena Kruthul, B – mechanicznej – Zygmunt Maga, C – eksploatacji – Cz. Nowicki, a następnie Stanisława Ingot. Na I roku wychowawcy internatowi zmieniali się często. Z tych, co przepracowali w TŻŚ długie lata to panowie Ryszard Strusiński, Stanisław Waszczyński, Marian Wawrzyniak, Władysław Krygowski, Edmund Pająk, Jan Lewandowski, i inni. Znakomitą wówczas postacią zatrudnioną w szkole był kpt. żegluga wielkiej Kazimierz Dowgiałło, który szlify oficerskie zdobywał jeszcze na carskich żaglowcach, z pochodzenia Litwin. Uczył nas splotów i węzłów oraz wiedzy o sprzęcie statku. Oprócz przedmiotów ogólnokształcących takich, jak język polski, ma-

tematyka, fizyka, chemia, geografia, historia, wiedza o świecie współczesnym, były przedmioty zawodowe, np. w klasie A/N – dochodziły locja rzek, wiedza o sprzęcie statku, teoria prowadzenia statku, hydrologia, meteorologia, budownictwo wodne. Podobnie, specjalistyczne przedmioty były w klasach B/M i C/E.

Klasa w internacie stanowiła pluton z plutonowym wybranym z pośród siebie. Była to funkcja istotna, reprezentanta klasy; składał raporty na apelach porannych i wieczornych, gotowość klasy do zajęć, itp. Rocznik to kompania, a kompanie to szkoła. Pierwsze dwa miesiące dla uczniów TŻŚ to okres rekrucki i to w pełnym tego słowa znaczeniu. O to, byśmy się nie nudzili i nie przychodziły nam głupie myśli do głowy, troszczyli się starsi koledzy, rezerwiści. Po paru tygodniach otrzymaliśmy granatowe używane drelichy marynarskie (po uczniach ze szkoły rybołówstwa morskiego w Darłowie), a następnie także używane mundury marynarskie, bosmanki, kołnierze, krawaty, czapki. Poszły w ruch nożyce, żelazka, przyrządy krawieckie; co sprawniejsi świadczyli usługi mniej zaradnym, pomagaliśmy sobie wzajemnie; samopomoc w dobrym wydaniu! Na ogródkach działkowych mieszkała krawcowa, która miała moc pracy. I dzięki tym praktycznym zabiegom i staraniom wyglądaliśmy jako tako. Otoki na czapkach informowały, że się jest uczniem TŻŚ, Technikum Żegluga Śródlądowej, Technikum Żegluga, Państwowej Szkoły Żegluga Śródlądowej lub Szkoły Szturmanów. Stan ten był tolerowany do czerwca 1954 r. tj. do czasu kiedy nasi starsi koledzy opuścili szkołę zasilając za-



Na jazie iglicowym na kanale p.powodziowym, od lewej - Heniu Sokołowski, Zbyszek Priebe, Edek Budakowski, Stefek Wardeński, Władek Krzystanek, Zbyszek Buszta, Maniek Szwarz, Maniek Busz, Zbyszek Priebe, Jurek Onderko;

Rusycystka p.J. Lichtig i Stanisława Inglot, na pokładzie Westerplatte II – wykładowca budownictwa wodnego Bogusia Kędzierska i Wojtek Śladkowski, na Wróblinie-Bogusia Kędzierska i Zbigniew Zubrzycki – wykładowca budowy statków, od lewej – Zygmunt Maga – wykładowca przedmiotów zawodowych mechaników, Wojtek Śladkowski, prof. Józef Wąsik – b. zca dyr. szkoły, Adam Greł - jeden z najstarszych absolwentów i prof. Wąsik, Klaudiusz Gersten, NN, Jurek Hopfer, Witek Samuel, Zbyszek Priebe, Tadeusz Lisiewicz – na Westerku



łogi licznych statków Żegluga na Odrze, Wiśle oraz białej floty w Szczecinie, Gdyni, Gdańsku i na Mazurach. Kilkoro z nich kontynuowało naukę w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej w Gdyni (Jurek Lipiński, Broniek Świercz i inni). Kilku absolwentów podjęło dalszą naukę w TŻŚ (nawigatorzy – Janek Rundzio, Heniu Sokołowski, mechanicy – Romek Swatko, Staszek Witkowski). Chłopcy z TŻŚ po zakończeniu roku szkolnego i odbyciu praktyki na statku szkolnym BP-52 udali się do swych domów na zasłużone wakacje. Niektórzy z nas uczestniczy-

li w obozie szkół resortu żegluga w Posezdu na Mazurach wraz z kolegami ze Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Darłowie i Technikum Budownictwa Wodnego w Szczecinie. W ten sposób pobyt na obozie zaowocował nowymi znajomościami, m.in. z Albańczykami z TDW T. Privtim i T. Jovanem. Po wakacjach, z dniem 1 września 1954 staliśmy się II rocznikiem w TŻŚ, a jednocześnie starszymi kolegami pierwszaków i już zawsze do matury byliśmy najstarszym rocznikiem.

Myślę, że było to jesienią 1954 lub wiosną 1955 roku, kiedy wszyscy uczniowie zostali wyposażeni w kompletne nowe sorty mundurowe wraz z butami, oczywiście. Były to mundury z wpuszczanymi do spodni bluzami, uszytymi na wzór Marynarki Wojennej ZSRR, tak też przez kilka lat nosiła się nasza Marynarka Wojenna. Szybko jednak dopasowaliśmy swoje mundury do tradycyjnego umundurowania polskiego marynarza; bez zdecydowanego sprzeciwu dyrekcji szkoły. I tak w maju 1955 roku z opiekunem Stanisławem Waszczyńskim pojechaliśmy na wycieczkę do Warszawy. Była to wycieczka kilkudniowa, zwiedziliśmy Starówkę, Wilanów, Muzeum Wojska Polskiego, oczywiście maszerowaliśmy w szyku zwartym, kolumną marszową, znakomicie prezentując się. Wróciliśmy do swego Wrocławia, aby wkrótce udać się na wakacje, odbywając praktykę na statkach śródlądowych w całym kraju. Nasza Szkoła była wizytówką Wrocławia; bez udziału naszych chłopców w mundurach nie mogła się odbyć żadna wielka, prestiżowa impreza. Wspieraliśmy organizatorów kolejnych Wyścigów Pokoju na trasie przejazdu i na mecie na Stadionie Olimpijskim, imprez rangi międzynarodowej w żużlu, imprez w Hali Ludowej, nie mówiąc już o defiladach 1 majowych, których byliśmy ozdobą, a swą obecnością wprowadzaliśmy element ożywienia, urozmaicenia od powszechnej szarości. Oczywiście, święto majowe było okazją dla pełnego zaprezentowania się przed liczną Wrocławską publicznością. Liczyliśmy też na przychylność zaprzyjaźnionych, pięknych wrocławianek, głównie z Liceów Pedagogicznych, Pie-

lęgniarnictwa oraz Technikum Łączności, z którymi utrzymywaliśmy kontakt osobisty jak i klasowy, zapraszając dziewczęta na organizowane przez nas potańcówki. Po ukończeniu 3 klasy w 1956 r. odbywamy praktyki zawodowe na statkach w całym kraju. Wraz ze Zdzisławem Mordalem zamustrowaliśmy na dużego holendra hp DAŻBOH, 500 KM, 12 osób załogi, kpt. Hubert Sobota. Było to już prawdziwe zderzenie z rzeczywistością; 6 tygodni pracy od rana do wieczora, zastępstwa za palaczy po krótkim teoretycznym instruktażu i demonstracji hajcowania. Jako praktykanci, wykonywaliśmy wszelkie roboty na statku oraz wachty na sterze, w maszynowni i kotłowni. Ekstra zajęciem było bunkrowanie węgla w Cigacicach; ca 20-30 ton musiało się wrzucić jednorazowo do bunkrów. To był już przedsmak tego, czego mogliśmy oczekiwać w najbliższej przyszłości. Rok szkolny 1956/57 – ostatni rok nauki, pierwsze w szkole matury już w maju 1957. Dyrektorem szkoły zostaje Tadeusz Cieśla, jak się okaże, twórca jej sukcesów i budowniczy. Ale, póki co, czeka nas matura, egzamin dojrzałości i pójście w świat ze zdobytą w szkole wiedzą, wpojonymi zasadami postępowania, kultury, szacunku dla ludzi i poszanowania pracy. W moim, subiektywnym odczuciu, nasi Nauczyciele oraz Wychowawcy podjęli się trudu przygotowania nas do życia w różnych warunkach i okolicznościach, i jak życie wykazało, udało Im się to znakomicie. Szkołę ukończyło kilka tysięcy absolwentów; poszli w świat, zajmując często bardzo eksponowane stanowiska w kraju i za granicą, na śródlądziu i na morzu, swoją Szkołę

wspominają ze wzruszeniem. Dowodem tego są liczne zjazdy absolwentów i byłych uczniów, poszczególnych klas, roczników, a także zjazdy wszystkich absolwentów, i nigdy nie brakuje zainteresowanych spotkaniem z kolegami, nauczycielami, wychowawcami.

Zdzisiu Mordal po krótkim sezonie żeglugowym skierowany został do Szkoły Specjalistów Morskich w Ustce, a następnie służył na niszczycielach ORP Burza i Błyskawica. Spotkaaliśmy się po roku w Wejherowie gdzie w łączności Marynarki Wojennej odbywałem okres rekrucki, aby w styczniu 1959 r. zamustrować jako sternik na okręt ratowniczy R-22, w Oddziale Ratowniczym Marynarki Wojennej na Obłuzu w Gdyni.

Podczas 3 letniej służby w Marynarce Wojennej spotkałem wielu kolegów ze szkoły – Zbyszka Nowaka, Rysia Szymczyka, Janka Rundzio, Mańka Szwarca, Janka Muzykę, Mańka Busza, Wojtka Śładkowskiego, Kazia Kukawkę i Kazia Warzajtisa, Janusza Szeligiewicza na bazie nurków ORMW. Oficerem na niszczycielu ORP BURZA był Jurek Lipiński, abs. w 1954 r. i absolwent po OSMW. W latach 1960-1962 wracaliśmy do cywila, i najczęściej do pracy w firmach z których poszliśmy do woja – Żegluga na Odrze, Żegluga Bydgoskiej, Warszawskiej, Krakowskiej, Gdańskiej, Szczecińskiej, Mazurskiej.

Szybko awansowaliśmy zdobywając kolejne stopnie wtajemniczenia branży żeglugowej w kraju i za granicą. Liczne grono absolwentów zasililo szeregi marynarzy Polskich Linii Oceanicznych, Polskiej Żeglugi Morskiej, floty ry-

backiej Dalmoru, Gryfa, Korabia; wielu pozostało w żegludze śródlądowej, w tym moi koledzy z ławy szkolnej – Zdzisiu Mordal, Heniu Sokołowski, Lucek Jachymek. Swoj los ze szkołą związali Marian Szwarc i Janek Muzyka. Wladek Krzystanek, Jurek Nowiński i Stefek Piątkowski, zakotwiczyli w stolicy.

Stefan Wardeński rybaczył wpierv na państwowym, a potem na swoich kutrach w Ustce. Andrzej Slezak służył w rybalce dalekomorskiej, a potem w polskim i zagranicznym trampingu. Rysiu Szymczyk wiele lat pływał z kpt. ż.w. Danutą Kobylińską-Wallas, a całe życie na morzu, Janek Rundzio wiele lat pracował na morzu, zamieszkał w Kalifornii, a obecnie wraca do Gdańska.

Zbyszek Nowak osiadł w Gdańsku i szyprował na holownikach, w tym w holowaniach oceanicznych. Maniek Busz umiłowal Bydgoszcz i Bydgoszczankę.

Jurek Pasiciel, Zbyszek Buszta, Edek Słysz, Jurek Głowacki, Boguś Borguś, Zbyszek Nowak – niestety, odeszli na wieczną wachtę; cześć Ich pamięci!

Kończąc ten fragment wspomnień pozdrawiam Was gdziekolwiek jesteście, i życzę dobrego zdrowia.

Proszę, zareagujcie na list, który do Was wysłałem z prośbą o skreślenie kilku zdań-wspomnień ze swego życia. Będzie one stanowić fragment pewnej żeglugowej, wodniackiej, także śródlądowej czy morskiej historii.

Zbyszek Priebe

Lipcowe spotkanie Bractwa

Lipcowe spotkanie Bractwa Mokrego Pokładu miało charakter pikniku. Odbyło się 2 lipca na DP Wróblin. Pogoda, zgodnie z zamówieniem, dopisała, zatem możliwe było urządzenie grilla na pokładach statku.

W przygotowaniu poczęstunku pomogła siostra Ania Broniewska oraz kapitan Mieczysław Balcerkiewicz. Spotkanie poprowadziła w zastępstwie za przebywającego na wakacjach Tadeusza Sobiegraja – kustosz Muzeum Odry, Wioletta Wrona-Gaj. Zbyszek Priebe zrelacjonował paradę jednostek pływających na Brdzie w Bydgoszczy, która odbyła się w ramach VIII Festiwalu Wodnego „Ster na Bydgoszcz”. Czas upływał na wspomnianiu dawnych czasów na Odrze,



kapitanowie opowiadali o zabawnych przygodach w codziennej pracy w żegludze śródlądowej. Swobodna atmosfera udzieliła się wszystkim, zaintonowano nawet piosenkę żeglarską. Nie udało się natomiast odbyć krótkich rejsów

po Wrocławskim Węźle Wodnym, jako, że stan wody na Odrze był rekordowo niski – kapitanowi Dariuszowi Gurdakowi nie udało się wyprowadzić „Rudej” z przystani biskupińskiej.

Równolegle na pokładzie holownika parowego Nadbor odbywało się spotkanie wolontariuszy projektu „Kapitańskie opowieści”, którzy archiwizowali fotografie z albumu Jurka Onderki



oraz nagrali wspomnienia kapitana Janusza Fafary. Młodzież przyłączyła się też do spotkania Bractwa, integrując się z kapitanami.



Jedna rzeka - różne wizje

W dniu 11 czerwca 2015 r. w Filharmonii Szczecińskiej miał miejsce III Kongres Morski. Jednym z tematów Kongresu była debata: *Odra – szlakiem rozwoju*, w której uczestniczyli Goście z Niemiec, Czech i Polski.

Peter Forman, doradca prezydenta Czech do spraw żeglugi śródlądowej, mówił o przetargu, jaki rozpisała Republika Czeska w sprawie Sporządzenia studium wykonalności budowy korytarza wodnego Dunaj-Odra-Łaba. Korytarz powinien być wykonany w klasie Va żeglowności, a pierwszym etapem budowy ma być połączenie między Ostrawą a Koźlem.

Krzysztof Woś, Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, poinformował m.in. o umowie, jaka 27 kwietnia 2015 roku została podpisana przez Polskę i Niemcy dotyczącej wspólnej poprawie sytuacji na drogach wod-

nych pogranicza. Jak mówił Woś – głównym przedmiotem umowy są zapewnienie skutecznej pracy lodołamaczy na Odrze i ochrona przeciwpowodziowa, a przy okazji poprawa warunków dla żeglugi śródlądowej na Odrze do minimum III klasy żeglowności. Rozmowy z sąsiadami z zachodniej granicy były trudne i trwały kilkanaście lat, a umowa będzie zrealizowana do 2028 r. Ojcem porozumienia jest, obecny na Kongresie, Andrzej Kreft Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie.

Dietmar Rehmann, sekretarz Federalnego Stowarzyszenia Niemieckiej Żeglugi Śródlądowej

oraz Stefan Zierke, poseł Bundestagu (SPD) mówili o polityce RFN, dotyczącej żeglugi śródlądowej. W Bundestagu na rzecz transportu rzeczno-działła grupa 84 parlamentarzystów. Posłowie głównie debatują o sprawach żeglugi od Łaby na zachód, co oznacza, że Łaba i Odra nie są głównym przedmiotem zainteresowania deputowanych. Mimo to, jak poinformował deputowany Zierke, w Bundestagu powstała kilkuosobowa grupa zajmująca się Odrą. Rehmann mówił, że podpisana umowa polsko-niemiecka oprócz poprawy warunków przeciwpowodziowych na Odrze umożliwi także żeglugę statkom rzeczno-morskimi pomiędzy portem w Schwedt i Morzem Bałtyckim.

Debata Odrzańska dowiodła, że istnieje zainteresowanie żeglugą na Odrze, ale także, że każde państwo nadodrzańskie ma inną wizję rozwoju rzeki.

Jasne jest, że Odrzańska Droga Wodna powinna być rentowna i mieć jednakowe parametry nawigacyjne od Ostrawy do Szczecina. Odcinek Odry między Ostrawą a Koźlem planowany jest dla klasy Va żeglowności, co oznacza, że minimalna głębokość będzie tu wynosiła 2,8 m – mówi Lubomir Fojtu szef Dyrekcji Dróg Wodnych Czeskiej Republiki.

Joanna Przybyszewska, pełnomocnik ds. Odry w Dolnośląskim Urzędzie Marszałkowskim informuje, że polsko-niemiecka umowa zakłada modernizację Odry do minimum III klasy żeglowności, co oznacza, że będzie to droga wodna mało ekonomiczna i o znaczeniu regionalnym z minimalną głębokością 1,8 m. Dodatkowo umowa dotyczy wyłącznie Odry granicznej.

Najtrudniejsze dla transportu rzeczno-działki leżą poza Odrą graniczną tj. w rejonie Raciborza i poniżej Brzegu Dolnego – mówi Przybyszewska.

Jak tłumaczą urzędnicy, umowa nie do końca jest zgodna ze Strategią dla Polski Zachodniej, w której to marszałkowie nadodrzańskich województw zapisali, że cała Odrzańska Droga Wodna w pierwszym etapie – przewidzianym na lata 2014-2020 – osiągnie parametry minimum III klasy żeglowności, a w drugim – do 2030 roku – zostaną osiągnięte parametry IV klasy żeglowności.

Dlaczego tak długo negocjowano umowę? To wynikało z przesłanek formalnych – mówi Jan Pyś, dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Od kwietnia 2004 do grudnia 2013 obowiązywały unijne przepisy, które plasowały Odrę graniczną w sieci Transeuropejskich Korytarzy Transportowych (TEN-T). Co oznaczało, że ta droga wodna powinna mieć minimum IV klasę żeglowności i przynajmniej 2,8 m głębokości. Od 2014 roku Odra nie jest już w sieci TEN-T i to pozwoliło nam i Niemcom podpisać umowę.

Co o modernizacji Odry granicznej do III klasy żeglowności sądzą praktycy armatorzy i kapitanowie od lat pływający po drogach wodnych Europy Zachodniej. Waldemar Rybicki kapitan na chemikaliowcach rzecznych mówi, że przy głębokościach 1,8 m nigdy nie popłynie Odrą do Gazoportu w Świnoujściu. Statki, na których pływa, mają 2,5 m zanurzenia. Rybicki dodaje, że na Odrze granicznej nie ma przemysłu i polskich portów. Sens ma wyłącznie regulacja całej

drogi wodnej w klasach żeglowności Va lub Vb, tak jak robi się to na zachodzie Europy. Porty Odry są na Dolnym i Górnym Śląsku. Rybicki dodaje, że brak decyzji w sprawie rozwoju Odry wpływa także negatywnie na rozwój innych akwenów transportowych związanych z Odrą, takich jak Kanał Odra-Hawela, Kanał Odra-Szprewa, czy na perspektywę budowy Kanału Dunaj-Odra-Łaba.

Inny armator, Jacek Bożym dziwi się, że Odra Zachodnia do niemieckiego portu w Schwedt będzie modernizowana do klasy międzynarodowej z głębokością 3 m, a Odra graniczna tylko do głębokości 1,8 m. Taka głębokość na zawsze wyeliminuje Odrę z europejskiej sieci dróg wodnych, gdyż standardowe zanurzenie statków, które posiadają polscy armatorzy w Europie Zachodniej, wynosi 2,5 m. Dodatkowo twierdzi, że rozbudowa niemieckiego portu w Schwedt dla statków rzeczno-morskich będzie dużą konkurencją dla Polskich portów Szczecina i Świnoujścia. Bożym dziwi się także długością trwania inwestycji, dlaczego przywrócenie rzecze dawnych parametrów nawigacyjnych będzie trwało aż 13 lat? Na Zachodzie Europy co kilka lat zmienia się klasy dróg wodnych i buduje nowe śluzy.

Ważnym problemem modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej jest kwestia finansowania inwestycji. Jak mówią pracownicy Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, modernizacja Odry granicznej będzie odbywać się z pożyczki udzielonej przez Bank Światowy.

Według zasady pożyczka z BS może być przyznana wyłącznie na kwestie związane z ochroną przeciwpowodziową i ochronę środowiska, a także pieniądze będą musiały być BS zwrócone. Bezwzględnie lepszym rozwiązaniem finansowym dla rozwoju gospodarki, miejsc pracy i Odrzańskiej Drogi Wodnej, byłaby bezwrotna dotacja z UE na rozwój Transeuropejskich Korytarzy Transportowych, która obejmuje jednocześnie sporządzenie planów oraz inwestycje w transport rzeczny, gospodarkę wodną, ochronę przeciwpowodziową i ochronę środowiska.

Eurodeputowany Bogdan Zdrojewski mówi, że Unia Europejska przygotowała plan rozwoju gospodarczego UE znany pod nazwą Planu Junckera. Odra jest elementem tego planu i zakłada, że rzeka powinna być modernizowana do minimum IV klasy żeglowności. Przygotowanie odpowiednich dokumentów krajowych gwarantuje dofinansowanie z bezzwrotnych dotacji UE.

O przeniesieniu wszystkich spraw związanych z żeglugą śródlądową do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju mówi europosłanka Danuta Jazłowiecka, a o utworzeniu wspólnej międzynarodowej komisji zajmującej się żeglugą na Odrze mówią kapitan Andrzej Podgórski i Peter Forman. Twierdzą, że Odra podobnie jak np. Mozela, powinna być zarządzana przez międzynarodowe gremium z Polski, Czech i Niemiec. Zmiany te są niezbędne do stworzenia wspólnej europejskiej wizji dla Odry.

XIII Mistrzostwa Polski w drezynowaniu

Tradycyjnie prowadzone były 18-19 lipca 2015 na stacji kolejowej Jugowice, na torowisku wyjątkowej w Polsce linii kolejowej – „Bystrzyckiej” powstałej w latach 1902-1904, w latach 90. XX w. porzuconej przez PKP, a jeśli odwiedzanej to w intencji kradzież śrub lub szyn.

Chwała Sowiogórskiemu Bractwu Drezynowemu, że od lat monitoruje stan tej linii, że promuje jej atrakcje, że domaga się jej ożywienia, że wierzy, że czas destrukcji minie.

i znakomicie prowadzony festyn, adresowany tak do dzieci jak i wszystkich, którzy chcieliby na torach cokolwiek przekąsić, przybyliśmy z drezyną motorową, z inicjatywy Jacka Króla



Sobota była dniem sportowych zmagania, w niedzielę był już czas na rekreację i przejażdżki 2-kilometrowym odcinkiem w kierunku Jedliny Zdroju i kilometrowym do wiaduktu w Jugowicach. Dzięki życzliwości organizatorów imprezy, a jak zawsze obfitowała w wiele atrakcji

przebudowaną. W miejsce starego silnika Javy wstawiliśmy skuter z automatyczną skrzynią biegów. Pierwsze jazdy próbne przeprowadzono na stacji kolejowej w Bierutowie. W Jugowicach, miały miejsce dziewicze przejazdy. Uczestniczyło w nich ok. 12 osób, entuzjastów

i sympatyków Fundacji, a przede wszystkim Jacka, obok którego nie zabrakło i małżonki, i kilkuletniego Marka, który nie uchylał się od dreźny prowadzenia.



KAPITAŃSKIE OPOWIEŚCI w kadrze

W naszym tegorocznym projekcie, w którym kapitanowie, pracownicy i inne osoby związane z odrzańską żeglugą śródlądową snują swe barwne opowieści – praca wre! Zgodnie z założeniami projektu, dotowanego przez Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej (w ramach cyklu ASOS 2015), zaproszeni do projektu członkowie i sympatycy Bractwa Mokrego Pokładu udostępniają nam też materiały archiwalne, w tym swoje fotografie i dokumenty, obrazujące pracę na Odrze.

Na okres wakacyjny przypada spora część spotkań archiwizacyjnych z młodzieżą oraz nagrań filmowych. Rozszerzyliśmy sam pomysł Dotyczący relacji audiowizualnych – ze zgromadzonych nagrań, dzięki pomocy grupy Forma i Czas, w tym Michała Zygmunta – muzyka i kompozytora, który w zeszłoroczną Noc Mu-

zeów przedstawiał nam miniatury muzyczne „Odrą” – powstanie krótki filmik z fragmentami krajobrazów odrzańskich, kapitańskich relacji, z autorskim podkładem muzycznym, dzięki czemu jeszcze szerzej propagować będziemy Odrę i żeglugę w internecie!



Dotychczas z „ekipą filmową” i wolontariuszami mieliśmy okazję wysłuchać opowieści Janusza Fąfary, Ireneusza Hinze, Jurka Onderki, Andrzeja Gawerskiego, Henryka Pierchały, Zbigniewa Priebe oraz Mieczysława Balcerkiewicza. Byliśmy razem na jazie Rędzin, w porcie miejskim, w Technikum Żeglugi Śródlądowej oraz w stoczni przy ul. Michalczyka na rewitalizowanej barce Irenie, jednak większość spotkań odbywała się na Nadborze, gdzie korzystając z pracowni Muzeum Odry FOMT – możliwe było zarchiwizowanie kapitańskich pamiątek. Wysłuchaliśmy historii dzieci odrzańskich, wychowujących się w latach 60 i 70. XX w. na barkach i holownikach, dowiedzieliśmy się jak wyglądała praca w porcie miejskim, zanotowaliśmy ciekawe przygody adeptów Technikum Żeglugi Śródlądowej i jego nauczycieli, wiemy też, jak wyglądał w 1976 wypad DP Wróblin na jaz Rędzin.

Na barce

Trwają prace. Ekipa Asco zakończyła okablowanie instalacji alarmowej i przeciwpożarowej, ekipa stoczni Hubertus zakończyła deskowanie burt ładowni rufowej i śródokręcia, wykańcza ściany działowe biura, sanitariatów, magazynu bosmańskiego, rozpoczyna deskowanie burt ładowni dziobowej i kubryka, kładzenie podłóg w pomieszczeniach technicznych i pomocniczych. Zakończyliśmy negocjacje cenowe z firmą Fonko Polska odnośnie wykonania ogrzewania, chłodzenia i wentylacji barki z użyciem pompy ciepła. Z trzech różnych ofert, ta okazała się najkorzystniejszą, nie tylko cenowo.

W ostatnim tygodniu wsparła nas Castorama Wrocław Bielany darowizną muszli klozetowych, spłuczek, umywalek, zlewozmywaków,

Przed nami kolejne historie i opowieści! Równolegle, wraz z młodzieżą porządkujemy pozyskany materiał, który po autoryzacji w formie krótkich tekstów i przede wszystkim zbioru zeskanowanych fotografii oraz dokumentów – pojawiają się już na stronie internetowej Fundacji i blogu projektu, gdzie będą na stałe eksponowane, a w przyszłości, mamy nadzieję, również uzupełniane.

Jesienią, wraz z rozpoczęciem roku szkolnego – kontynuować będziemy spotkania młodzieży i kapitanów głównie na statkach Muzeum Odry, ale też na obszarze Wrocławskiego Węzła Wodnego. To kolejny etap „Kapitańskich opowieści”. Całość zakończymy uroczystie w grudniu 2015 r. Wciąż zachęcamy do udziału i zgłoszeń – każdy z członków Bractwa ma tak wiele do pokazania i powiedzenia!

Wioletta Wrona-Gaj

syfonów, baterii. Led-Pol i Kobi ofiarował nam żarówki LED, Pafal – liczniki energii elektrycznej (także dla HP Nadbor), Egger – panele pod-

łogowe dla biura i kubryka, Legrand wyłączniki nadprądowe i różnicowe (także dla młyna motorowego w Niegowie), Walcownia Metali Nieżelaznych „Łabędy” SA ofiarowała nam blachę mosiężną, Cooper Industries Poland aparaturę alarmu przeciwpożarowego, Asmet już po raz kolejny ofiarował nam wkręty do drewna, stalowe, nierdzewne. Mamy nadzieję, że tym Razem starczy ich już do końca prac. Gdański Satel ofiarował nam aparaturę alarmową, Cooper Polska aparaturę ochrony p-poż. Asmet po raz trzeci ofiarował nam wkręty do drewna, stalowe, nierdzewne, a zużywamy ich tysiące. Kronospan przysłał płyty laminatowe do sanitariatów.



ceprezydenta miasta Wrocławia Adama Grehla. Aby jednak Jego i naszym oczekiwaniom stało się zadość, abyśmy rzeczywiście do końca 2015 roku zakończyli realizację programu rewitalizacji barki, byśmy mogli w roku 2016, w którym Wrocław odegra rolę Europejskiej Stolicy Kultury, udostępnić barkę wrocławianom musimy wyteńczyć siły, by pozyskać dalszych Mecenasów, dalsze darowizny materiałów i usług. Jeśli się to uda – to wpisujemy się do Księgi Guinnessa, w cyklu 2 lat, kosztem 385.000,00 zł odbudowaliśmy zabytkową barkę. To sztuka, zważywszy, że jedno z miast polskich podobny program zrealizowało kosztem 2,5 miliona złotych.



Pozostała do deskowania ładownia dziobowa i kubryk, wykonanie podłóg i całego szeregu innych prac, w tym również regału – gabloty na muzealia. Poszukujemy stolarza. Uruchamiamy nowe fronty robót na barce.

9 lipca Gmina Wrocław udzieliła nam kolejnej dotacji w wysokości 68.000,00 zł. Zawdzięczamy to ogromnej życzliwości rzeczniaka nowego otwarcia Gminy Wrocław na Odrę – Wi-



Drugie życie barki – wrocławska Irena

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu od 2003 roku jest w posiadaniu zabytkowej barki towarowej Ż-2107 z 1936 r. Trwają prace mające tchnąć nowe życie w tą zaniedbaną i porzuconą na ponad 20 lat jednostkę. We wrocławskiej stoczni remontowej „Hubertus” przy ul. Michalczyka deskujemy właśnie ładownie i budujemy instalacje: elektryczną, wodno-kanalizacyjną, sanitarną, alarmową, grzewczą (pompa ciepła), klimatyzacyjną i wentylacyjną. Z dnia na dzień Irena staje się piękniejsza, przytulniejsza, pojawia się już zarys przyszłego Centrum Interpretacji Dziedzictwa Odrzańskiego, którą to rolę barka ma pełnić.

Fundacja prowadzi Muzeum Odry od 1998 r., kiedy to nabyła Nadbora – ostatniego „małego Holendra”. Jest to holownik parowy z 1949 r. z oryginalną maszyną parową i kotłownią. W 2001 r. do floty dołączył ponemiecki dźwig pływający Wróblin z 1939, dwa lata później barka Irena, a w 2013 r. dwa promy Ciechanów (1984) i Chobienia (1967), obecnie przetrzymywane w Głogowie. HP Nadbor i DP Wróblin są udostępniane zwiedzającym w awanporcie górnym śluzy Szczytniki, tu zobaczyć można ich unikatowe wnętrza, tu odbywają się wydarzenia kulturalne, comiesięczne od 13 lat spotkania weteranów żeglugi odrzańskiej, skupionych w Bractwie Mokrego Pokładu, ponad 100-osobowym fanclubie Fundacji, warsztaty, zajęcia dla szkół i młodzieży. Tutaj realizowane są też projekty mające na celu promocję dziedzictwa technicznego i przemysłowego Polski.

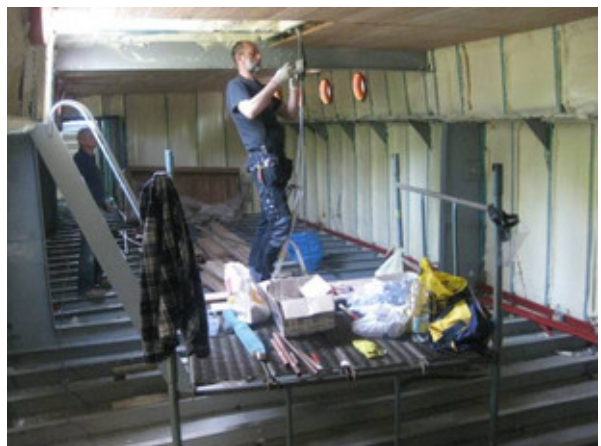
Od lat planowaliśmy udostępnienie 200 m² ładowni, jakimi dysponuje barka – w niedalekiej przyszłości ma to być główna przestrzeń animacyjna i wystawiennicza naszej instytucji. Dysponujemy dużymi zbiorami ikonograficznymi i technicznymi, obrazującymi dawną żeglugę śródlądową oraz obiekty hydrotechniczne na Odrze, które na Irenie będą właściwie eksponowane. Barka stanie się centrum spotkań, warsztatów i projektów dotyczących dziedzictwa odrzańskiego, muzeum zarówno Multimedialnym, jak też tradycyjnym, z oryginalnymi eksponatami i zabytkową materią snującą swą historię paralelnie ze stałymi i czasowymi ekspozycjami.

Drugie życie barki

Irenę Fundacja zakupiła w 2003 roku z myślą o poszerzeniu oferty oświatowo-edukacyjnej Muzeum Odry. Od 2014 roku, dzięki dotacji

Gminy Wrocław i pomocy ponad czterdziestu przedsiębiorstw (a liczba ich stale rośnie), usytuowanych nie tylko nad Odrą, także w Małopolsce, na Górnym Śląsku, Podbeskidziu, Mazowszu, w Wielkopolsce, na Pomorzu, w swych branżach przeważnie liderów na polskim i europejskim rynku, podjęliśmy rewaloryzację barki. Dotychczas wykonaliśmy roboty stoczniove, wymieniliśmy całe poszycie dna, usunęliśmy uszkodzenia kadłuba i pokładu, do grodzi między ładowniami wprowadziliśmy ofiarowane nam przez Bohamet SA drzwi strugoszczelne, w zrębicach pokładu zabudowaliśmy iluminatory, odbudowaliśmy urządzenia pokładowe barki i sterówkę, powłokami malarskimi zabezpieczyliśmy antykorozyjnie kadłub, pokład i burty ładowni. W 2015 podjęliśmy rewaloryzację ładowni, zabudowując w nich sufity, izolując termicznie i antyskroplinowo kadłub, kryjąc deskowaniem burty, urządając pomieszczenie administracyjno-socjalne, sanitariaty, magazyn bosmański i kotłownię, wykonując sieć rurociągu c.o. oraz instalacje elektryczne. Szeroko czerpaliśmy przy tym ze wsparcia przedsiębiorstw produkujących przewody elektryczne, materiały i urządzenia elektroinstalacyjne, lampy oświetleniowe, stolarkę drzwiową, pompy, przedsiębiorstw wskazywanych na stronach internetowych Fundacji (www.fomt.pl) rewaloryzacji barki dedykowanych.

Barka jednak wciąż potrzebuje wsparcia. Przed nami zadanie zabudowy instalacji wentylacyjnej i klimatyzacyjnej ładowni, instalacji pieca c.o. i grzejników, deskowania burt ładowni dziobowej i kubryka, położenia na barce drewnianych



podłóg, wykańczania ścian działowych, zabudowy oświetlenia ładowni i pokładowego, zabu-

dowy gablot ekspozycyjnych, instalacji nowoczesnych środków audiowizualnych, komputerów, monitorów interaktywnych, rzutników etc. Prace wykończeniowe i wystawiennicze, które umożliwią stworzenie w ładowniach Centrum Interpretacji Dziedzictwa Odrzańskiego, nie mogą być pokrywane z dotacji celowych, zatem ich realizacja jest uzależniona od naszych darczyńców. Uroczyste udostępnienie barki społeczeństwu planujemy na wiosnę roku 2016, w którym Wrocław odgrywać będzie rolę Europejskiej Stolicy Kultury.

Odbudowa barki to zadanie ambitne, tym bardziej, że wymagające zaangażowania i energii, i wsparcia wielu podmiotów gospodarczych, bez których pomocy nie byłibyśmy w stanie jednostki rewaloryzować. Żadne bowiem środki finansowe – a te również są niezbędne – nie podążają rozwiązaniu wielu wyłaniającym się bezustannie problemów natury technicznej. Stoi za nami Bractwo Mokrego Pokładu – doskonały zespół specjalistów i ekspertów, kadra wrocławskiej stoczni Hubertus, emocjonalnie w dzieło odbudowy barki zaangażowana oraz wielu wolontariuszy.

Garść historii

Barka towarowa Ż-2107 jest jedną z dwóch przedwojennych barek typu noteckiego, która dotrwała do naszych czasów. Jej bliźniacza siostra – Lemara, z roku 1937, skazana na złomowanie w 2006 r. w Szczecinie, została w 2009 r. z rekomendacji naszej Fundacji zakupiona przez miasto Bydgoszcz wyremontowana. Dzisiaj funkcjonuje w roli żywego mu-

zeum tradycji wodniackich, od dnia otwarcia w 2014 r. stanowiąc filię Miejskiego Centrum Kultury w Bydgoszczy.

Barka Ż-2107 powstała w roku 1936 w Stoczni i Warsztatach Mechanicznych Lloyda Bydgoskiego S.A. w Bydgoszczy. Irena, podobnie jak Lemara, wyróżnia się nitowaną konstrukcją kadłuba, które to rozwiązanie wyparły w latach 50. XX w. jednostki z poszyciem w pełni Spawanym. Stanowi żywą kartę historii przemysłu i techniki przedwojennej Polski, o czym świadczą metalowe wręgi dna barki, wciąż oryginalne, wykonane w Hucie Królewskiej – a takie miano do połowy lat trzydziestych nosiła Huta Kościuszko w Chorzowie.

Do 1989 r. eksploatowana była na Kanale Bydgoskim i na Odrzańskiej Drodze Wodnej, Wartą docierała do Poznania, Wisłą do Gdańska. Nie jest nam znana żadna ikonografia barki z tego okresu. O tym, jak wyglądała – wiemy jedynie z zapisków, które znaleźliśmy w grudniu 2003 r. w porzuconej w ładowni barki Książce Głównej Remontów. W roku 1955 szyper odnotował wymianę poszycia lewej burty przy dziobie, zaś w 1958 wymieniono uszkodzoną zimną na lodzie w Gdańsku płytę sterową. W tym samym roku dokonano wymiany poszycia wewnętrznego kajut (oryginalne odeskowanie i płyty zgniły), zaś oryginalne drewniane przekrycia ładowni (ferdeki) – wymieniono na żelazne, z blachy fałistej. Zapiski pochodzące z odnalezionych również w grudniu 2003 r. na pokładzie barki, niekompletnych, Książek Inspekcji Statku, oddają natomiast ducha pracy i życia załóg na Irenie. W czasie kontroli przeprowadzonej 23.05.1981

inspektor Waldemar Danielewicz zastał na jednostce „ogólny nieporządek. Szyper w stanie nietrzeźwym”. We wnioskach pokontrolnych łaskawie zalecił „doprowadzić barkę do porządku”. Co najmniej od 1984 r. szyprem był Tadeusz Juszcak. W roli marynarzy pływali z nim m.in. Janusz Schulz, Roman Wysocki i Mariusz Miłkowski. Krypa przysparzała szyprowi wielu kłopotów. 5.04.1984 przeprowadził próbny alarm ratunkowy „człowiek za burtą”, którego zapis opatrzył w Księżce Inspekcji Statku adnotacją „szmelc”, podobną ocenę zyskał osprzęt pokładowy po przeprowadzeniu 3.04.1984 r. próbnego alarmu awaryjnego – zakładaniu z bosmanem poduszki (stempla awaryjnego), na przebicium poszycia dna.

Ostatni przegląd dla odnowienia klasy Polski Rejestr Statków przeprowadził we wrześniu 1986 r. Ważność Świadczenia Klasy (nr 320048) ustała w marcu 1989 r. 7 maja 1990 r. Kierownik Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy wydał jednorazowe zezwolenie na przejście barki z Czarnkowa do Szczecina. Wg oświadczenia dyrektora PP Żegluga Bydgoska obiekt był sprawny technicznie po remoncie klasowym w Bazie Remontowej Czarnków.

W 1990 r. barkę przeprowadzono do Szczecina i wykorzystywano w roli magazynu depozytu sprzętu pochodzącego z innych barek. W ładowni rufowej urządzono koszarkę z miejscami noclegowymi dla 8 pracowników Żeglugi Bydgoskiej, zaś w rufowej kajucie socjalnej stację Dyspozytorską i dozoru jednostek Żeglugi Bydgoskiej. W tych rolach barkę (na postoju) eksploatowano do 1998 r. Później zrezygnowano z jej

użytkowania tym bardziej, że w międzyczasie, w trakcie manewru przy nabrzeżu, przebito w kilku punktach dno. Prowizorycznie je zabezpieczono, wyprowadzono barkę z Parnicy i oparto ją na skarpie nabrzeża Regalicy. Tam też ją odnaleźliśmy, gdy dzięki życzliwości dr Edwarda Ossowskiego, Prezesa Zarządu Żeglugi Bydgoskiej przeszła w ręce Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Dnia 20 grudnia 2003 r. z wielkimi emocjami (zatonie, nie zatonie) załoga Bizona 104 pod kapitanem Zygmuntem Szczerkiem przeprowadziła ją do stoczni Porta Odra. Irena stanęła na pochylni. Tam dokonano wymiany ok. 50 m² poszycia dna i przygotowano jednostkę do podróży do Wrocławia. Udział w tym miała także szczecińska placówka Polskiego Rejestru Statków i Urząd Żeglugi Śródlądowej, które zlitowały się nad „złodem”. Gdyby nie to i „odwrócony wzrok” – barka do końca świata spoczywałaby na dnie Regalicy, budząc po wiekach radość archeologów. Dowód hartu dał również kapitan Bizona tym bardziej, że drugi pchacz zagubił się gdzieś wśród fal Parnicy, Regalicy, Odry szczecińskiej; hartu tym większego, że postawiliśmy przed nim trudne zadanie – co jak co, to zabytek, musi dotrzeć do stoczni a jeśli coś ma tonąć, to co najwyżej pchacz. Operacja transportu „dziurawej” barki zakończyła się sukcesem. Byliśmy pewni, że bogowie zabytków nad nią czuwają. W kolejnych latach siłami wolontariatu, pod kierunkiem prof. Stanisława Januszewskiego prowadzono roboty porządkowe i antykorozyjne, prace przygotowujące barkę do remontu (dokumentacja techniczna i żeglugowa), stwo-

rzono również strukturę kierującą realizacją programu odbudowy barki, ustalono specyfikację robót. Jednak dopiero w styczniu 2014 złożony wniosek projektu rewaloryzacji barki, uwieńczoney został powodzeniem – dotacją Gminy Wrocław. W tym czasie, z uwagi na fatalny stan zachowania i niemożność samodzielnego prowadzenia bardzo kosztownych prac – prowadziliśmy rozmowy o zbyciu barki jednemu z miast nadodrzańskich i wyprowadzeniu jej z Wrocławia. Dotację uzyskaliśmy w samą porę, Irena pozostanie w Muzeum Odry FOMT. Natomiast już w marcu 2014 r. na stoczniowej pochylni okazało się, że stan poszycia dna Ireny był w tak złym stanie, że barka nie przetrwałaby następnej zimy. Kolejny raz los był dla niej łaskawy.

Tendencje europejskie

Idea rewitalizacji jednostek śródlądowych w Polsce wciąż raczkuje, co nie dziwi, zważywszy, że od lat 90. XX w. towarowa żegluga śródlądowa na Odrze i Wiśle stopniowo przestawała istnieć. W roku ubiegłym na trasie z Kędzierzyna Koźła do Wrocławia nie pojawiła się ani jedna barka towarowa. Nie jest to jednak tendencja ogólnoeuropejska – w Niemczech, Francji, Anglii czy Holandii transport śródlądowy przewozi dziesiątą część masy towarowej, to tam pracują dzisiaj polscy kapitanowie i Polska flota śródlądowa. W krajach tych rewitalizacja przestarzałych i zabytkowych jednostek jest bardzo popularna. Życie na rzekach wciąż kwitnie. Powstają barki – kościoły, barki – sklepy, pracownie artystyczne, restauracje, hotele

wreszcie barki – pływające domy i pomierzchnie konferencyjne, nie mówiąc o barkach hotelowych czy turystycznych. Ich wtórne zastosowanie jest tak różne, jak zapotrzebowanie. Już w latach 70. XX w. pojawiły się na francuskich kanałach barki z końca XIX w. dostosowane do roli hoteli i domu na wynajem. W latach 80. i 90. XX w. zapełniły się kanały berlińskie i londyńskie – życie na łodziach stało się popularne, do dziś stanowi ciekawą alternatywę dla Holendrów czy Brytyjczyków. Większość tych rewitalizacji odbywa się z poszanowaniem zabytkowej materii, we wnętrzach dba się o drewnianą zabudowę, ekspozycję ciekawszych elementów konstrukcyjnych, na każdym kroku można znaleźć odwołania do historii jednostek.

W Polsce obserwujemy dwa zupełnie różne podejścia do rewitalizacji nabrzeży rzek w większych miastach i związane z tym wykorzystanie jednostek pływających. W pierwszej kolejności stawia się na proste pontony i nowe „jednostki pływające”, nie mające wiele wspólnego ze statkami, budowane z najprostszymi materiałami, czasami nawet na stałe przytwierdzone do dna rzeki, jak tzw. Barka Tumaska we Wrocławiu. Ich uproszczona stylistyka, nawiązująca poniekąd do prawdziwych statków, razi przerysowaniem.

Druga, niszowa tendencja dotyczy rewitalizacji starych barek, czego przykładem może być restauracja urządzona na holenderskiej barce Alrinie z 1889 r. w Krakowie, czy muzeum MCK na wspomnianej już Lemarze w Bydgoszczy. Remontuje się także dawne jednostki pasażerskie, lecz wciąż nikt nie kieruje swego

spojrzenia w stronę cmentarzysk jednostek pływających, których w Polsce nie brakuje. Na jednym z nich, na Regalicy w Szczecinie, wciąż unoszą się silnie przekształcone, lecz wciąż posiadające oryginalne kadłuby i część ładowni, stare barki rodzinne i pozostałości po niektórych holownikach parowych. Wciąż można wrócić

im życie, które Fundacja z powodzeniem wskrzesza na Nadborze, Wróblinie, czy teraz na Irenie. Być może kolejne przemysłane rewitalizacje przybliżą ideę renowacji zabytkowych barek w Polsce i sprawią, że kolejni pasjonaci i inwestorzy zwrócą się ku rzekom i dziedzictwu, na nie nanizanym.

Mecenas Ireny

Do wszystkich osób i firm, które mogą pomóc w odbudowie barki Ż-2107, kierujemy gorący apel o wpłaty na konto bankowe FOMT nr 46 2030 0045 1110 0000 0398 0060, darowizn, z adnotacją na przelewie „darowizna - rewitalizacja barki Ireny” lub o pomoc materiałową. Logo współpracujących z nami przedsiębiorstw umieścimy na stronie www.fomt.pl; mecenasów wnoszących znaczący wkład w dzieło ożywienia barki uhonorujemy również mosiężną plakietą, którą umieścimy w ładowni przy wejściu na barkę. Każdy kto dokona zaś wpłaty rzędu 100,0 zł otrzyma od nas wskazaną przez siebie publikację Fundacji (wszystkie dostępne tytuły opisano na www.fomt.pl).

Port Legnica

Czy Legnica miała kiedykolwiek szanse aspirować do miana miasta portowego? Przeciętny Legniczanin na taką wizję postuka się znacząco w czoło. Mimo to pytanie wcale nie jest tak niedorzeczne, na jakie z pozoru wygląda.. Chociaż Legnicę od morza dzieli kilkaset kilometrów, a przepływającą przez miasto rzekę Kaczą trudno uznać za żeglowną, był jednak taki moment w historii miasta, że możliwość powstania przeladunkowego portu śródlądowego była bardzo poważnie brana pod uwagę.

A wszystko zaczęło się w końcu ubiegłego stulecia, kiedy to pruskie władze doszły do przekonania, że transport śródlądowy jest najtańszą i najefektywniejszą formą masowego przewozu towarów, a dynamiczny rozwój gospodarczy prowincji śląskich powodował potrzebę taniego i szybkiego przemieszczania towarów. I właśnie tu, na Śląsku zaczęły się najbardziej intensyw-

nie rozwijać przedsiębiorstwa różnych branż i właśnie firmy te zmuszone były szukać coraz to nowych, nierzadko bardzo odległych rynków zbytu. Była już co prawda dobrze rozwinięta sieć linii kolejowych, która mogła zaspokoić w miarę potrzeby zapotrzebowanie na przewóz towarów, lecz niestety, była stosunkowo droga.



Wiadomo, że właściciele firm, bez względu na czas i miejsce, w jakim im przyszło prowadzić działalność, chcą ponosić jak najmniejsze koszty. Z entuzjazmem więc przyjęli opublikowany w roku 1897 pierwszy projekt kanałowego połączenia Łaby z Odrą, którego trasa przebiegając ze wschodu na zachód miała ułatwić wymianę towarową.

Aby ten projekt mógł być zrealizowany, potrzebne były ogromne fundusze, pomimo tego autorzy planu budowy kanału byli dobrej myśli. Już w 1902 roku powołano specjalny zespół, który miał sprawdzić w terenie techniczne możliwości przekopania kanału i dopiero po zebraniu wszelkiej dokumentacji przystąpiono do opracowania projektu kanału. Niestety, kontynuowanie prac projektowych przerwała pierwsza wojna światowa zmuszając przyszłych budowniczych kanału do kopania okopów w niemal całej Europie. Pomimo tego, jak się później okazało projekt tego wielkiego przedsięwzięcia nie został całkowicie zaniechany. Przypomniano sobie o nim w roku 1917. Było to co prawda już zupełnie inne państwo niemieckie, a Śląsk po

dobnie, jak i całe Prusy, został dotknięty kryzysem gospodarczym, pomimo tego autorzy i zwolennicy projektu budowy kanału mieli nadzieję, że jego realizacja z jednej strony pobudzi koniunkturę gospodarczą, a z drugiej zaś strony zjednoczy wokół wielkiej idei budowy kanału rozbitą w konsekwencji przegranej wojny naród. Pomimo utyskiwań sceptyków na ogromne koszty budowy, przystąpiono do dalszych prac nad starym projektem.

Przewidywał on, że kanał łączący Odrę z Łabą będzie przebiegał w odległości około 15 km na północ od Legnicy. Takie rozwiązanie odpowiadało wszystkim za wyjątkiem legnickich władz miejskich i lokalnych przedsiębiorców. Oni też byli zdania, że 15 km to przecież niewielka odległość, ale o wiele lepiej mieć port przeładunkowy bliżej miasta, niż wozić swoje towary nawet na tak niewielką odległość. Dlatego też władze miasta rozpoczęły wzmożoną korespondencję adresowaną do pruskiego ministerstwa badając, na ile jest możliwe przeprowadzenie korekty planów zamierzonej inwersycji. Pomysł rajców miejskich Legnicy spro-

wadzał się do przesunięcia początkowego odcinka kanału bardziej na południe tak, aby znalazł się w granicach miasta. Opracowano nawet wstępny projekt portu i wskazano tereny, na których mógłby powstać. O tym, że władze pruskie potraktowały pomysł legniczan poważnie, świadczy fakt przybycia z Gdańska specjalnej komisji fachowców od budowy kanałów i regulacji rzek.

Opinia ich była na tyle pozytywna, że już jesienią 1917 roku dokonano korekty pierwotnego przebiegu kanału. I już od tego momentu Legnica zaczęła aspirować do miana miasta portowego, a radca budowlany Ochelman wszedł do składu ogólnoniemieckiego komitetu budowy kanału.

Wtedy też pojawił się pomysł, ażeby siecią kanałów śródlądowych połączyć nie tylko Łabę z Odrą, ale żeby swym zasięgiem dochodziła aż do Górnego Śląska. Pomysł ten spotkał się z ogromnym entuzjazmem, a legniccy przedsiębiorcy i plantatorzy widzieli już oczami wyobraźni nowe możliwości zbytu towarów i płodów rolnych na chłonnym górnośląskim rynku. I nie ma się co dziwić, że lokalni przedsiębiorcy

tak bardzo chcieli, aby powstały takie połączenia wodne. Głównym argumentem była możliwość sprowadzania tym szlakiem komunikacyjnym stosunkowo taniego górnośląskiego węgla. Jednak byli też sceptycy, którzy entuzjastów budowy portu stawiali w jednym rzędzie z fantastami marzącymi o lotach na księżyc.

Lokalny dziennik „Liegnitzer Tageblatt”, który bardzo uważnie śledził wszystkie miejskie sprawy, zimą 1918 roku dokładnie przedstawił argumenty obu stron. W tym przypadku niestety, okazało się, że sceptycy mieli rację. Kanału nigdy nie zbudowano z powodów prozaicznych – braku pieniędzy. Później, kiedy ogólna sytuacja gospodarcza poprawiła się, kolejni władcy tych regionów doszli do przekonania, że przyszłość należy do samochodu i dlatego też powstała przebiegająca nieopodal Legnicy autostrada, a o transporcie wielkich ilości towarów z tego regionu drogą wodną już nikt nie myślał. A wielka szkoda, dziś nic więcej nie pozostaje poza oglądaniem pożółkłych planów budowy kanału i rozważań, co by było gdyby...

Na podstawie opracowania Artura Guzickiego zamieszczonego w „Wersji” roku 2000 opracował Janusz Fafara

W niegowskim młynie

Od 9 do 12 lipca wybraliśmy się do Niegowa by z udziałem Bractwa Zabrodzkiego i skierowanych przez Wójta Gminy Zabrodzie do prac przy młynie robotników, dokończyć budowy ogrodzenia działek przymłyńskich – co też uwieńczono sukcesem oraz wykonać instalację elektryczną w budynku młyna.

To drugie zadanie, z udziałem wrocławskiego elektryka Arkadiusza Sikorskiego, wykonaliśmy o tyle, że połączywszy się z elektrycznym gniazdkiem w domu Urszuli Borkowskiej mamy w młynie światło i energię elektryczną w gniazdkach. Czekamy na stałe przyłącze, którego wy-



konanie obiecał nam zakład energetyczny w Wyszku, do 10 września 2015 r., pełen zrozumienia dla zadania ochrony zabytkowego młyna motorowego. Pracy przed nami jeszcze

sporo. Najważniejszym zadaniem będzie odbudowa dachów budynku produkcyjnego, gazowni i motorowni oraz dawnego warsztatu, a także stolarki okiennej i drzwiowej.

Z CYKLU: „w gazetach (lub czasopismach) napisali, w TV pokazali ...”

„Meteorolodzy potrzebni”

W XIII w. imperium mongolskie osiągnęło swoje apogeum. Czyngis-chan pozostawił swoim następcom ogromne państwo, a oni nie przestali go powiększać.

Władali ziemiami od Pacyfiku po Morze Śródziemne, Indie i Indochiny – ten kolos zajmował 33 miliony kilometrów kwadratowych. Kubilajchan, wnuk Czyngis-chana podbił Koreę, południe Chin, po czym wysłał wyprawę, która miała opanować Japonię. W kierunku wysp wyruszyły dwie floty: wschodnia składała się z 900 statków, na których pokładach pracowało 15 tys. marynarzy. Statki te przewoziły 25 tys. żołnierzy, a znaczna część tego kontyngentu pochodziła z Chin. Druga flota, południowa, była czterokrotnie większa – przewyższyła ją dopiero siły zgromadzone przez aliantów podczas lądowania w Normandii w 1944 roku. W skład mongolskiej floty południowej wchodziło 7 tys. statków i 150 tys. ludzi.

Latem 1281 r. inwazyjne floty dotarły do japońskich wybrzeży. Japończycy stawiali opór, bronili się heroicznie, w czym pomagały im fortyfikacje rozciągnięte wzdłuż wybrzeża. Oprócz tego statki japońskie nękały mongolską flotę, zmuszając armię Kubilaj-chana do pozostawania na pokładzie statków. Ale mongolscy dowódcy nie spieszyli się z desantem, wiedzieli, że nie zatrzymają ich japońskie fortyfikacje, a obrońcy zostaną dosłownie zmiażdżeni. *Jeśli chcesz rozśmieszyć Pana Boga – powiedz mu o swoich planach.*

Między 15 i 17 sierpnia u wybrzeży Kiusiu rozpętał się niszczycielski tajfun, który zatopił 4 tysiące mongolskich statków. Na dno „poszło” 140 tys. ludzi. Japończycy uznali to za dowód opieki bogów i nadali mu imię: „Boski Wiatr”.

Sytuacja powtórzyła się po siedmiu stuleciach. Amerykański admirał Wiliam Frederick Halsey

dowodził podczas II wojny światowej armadą mającą wspierać lądowanie generała Mac Arthura na Filipinach. Armada składała się z najpotężniejszych jednostek morskich. 17 grudnia 1944 r. admirał Halsey otrzymał wiadomość meteorologiczną, z której wynikało, że dowodzona przez niego armada 132 okrętów płynie kursem zbieżnym z jednym z najpotężniejszych tajfunów w historii. Admirał nie odwołał operacji. Życie – bez jednego wystrzału – straciło 790 marynarzy. *Fakt ten bardzo podbudował morale Japończyków. Uwierzyli, że jeszcze raz – podobnie jak 700 lat temu – „Boski Wiatr” uratował ich kraj przed inwazją, ponieważ admirał Halsey nie wziął pod uwagę prognozy pogody*” – napisał historyk Erik Durschmied w książce „The Weather Factor”.

Podczas walk wewnętrznych w Holandii Francuzi wspierali militarnie stronnictwo tzw. patriotów atakujących księcia Wilhelma V Orańskiego, stadhoudera, czyli namiestnika tego kraju. W styczniu 1795 Wilhelm V znalazł się w opałach. Francuzi pod dowództwem generała Jeana-Charles’a Pichegru (odegrał główną rolę w zdobyciu austriackich Niderlandów i Holandii) parli na północ. Wilhelm zgromadził flotę, dzięki której zamierzał w razie konieczności wycofać się do Anglii. Poleciał admirałowi Janowi Hendrikowi van Kingsbergenowi zakotwiczyć holenderskie okręty w cieśninie Marsdiep, między stałym lądem a wyspą Texel. Okręty od lądu oddzielała trzykilometrowa strefa mielizn i słonych bagien poprzecinanych wąwozami, przez które dwa razy dziennie przelewały się fale pływów. Ten teren nie był do-

stępny dla armii z wozami i armatami, czyli dla Francuzów. *Chcesz rozśmieszyć Pana Boga – powiedz mu o swoich planach...*

W ciągu kilku dni nastąpił niezwykle w tym regionie spadek temperatury. Płycizny i bagna stały się lodową równiną. Gdy nadszedł gwałtowny sztorm – doświadczony admirał wyprowadził swoją flotę na bezpieczne kotwicowisko po zawietrznej stronie wyspy Texel. Niestety, po kilku dniach okazało się, że wyjście z cieśniny na pełne morze także jest zablokowane zwałami lodu. 15 potężnych okrętów wojennych, kilka mniejszych kanonierek i dwa statki transportowe uwięzły w cieśninie. Próby utorowania drogi za pomocą prochu spełzły na niczym.

Gdy generał Pichegru otrzymał wiadomość, w jakiej sytuacji znajduje się admirał van Kingsbergen, zapytał swoich sztabowców, który z jego dowódców znajduje się najbliżej wyspy Texel. Był to batalion dowodzony przez Louisa Josepha Lahurre. Miał on pod swoją komendą 780 piechurów, 128 konnych huzarów, 39 artylerzystów i 4 sześćofuntowe (małe!) armatki. Otrzymał rozkaz natychmiastowego wymarszu i zdobycia holenderskiej eskadry.

Jak miał tego dokonać? Zmusiło go to do podjęcia decyzji, którą jedni nazwą śmiałą, inni idiotyczną, mianowicie pojechał ze 128 huzarami. Lód się pod nimi nie załamał, a admirał mógł się spodziewać wszystkiego, nawet całej armii Pichegru czyhającej u wylotu cieśniny, ale nie oddziału kawalerzystów przy burcie swojego okrętu. Zdarzyło się to 23 stycznia 1795 Czyn ten – jak zauważył Erik Durschmied – zapisał się w swoim rodzaju w historii wojen:

kawaleria wzięła w niewolę flotę wojenną na morzu.

Kłęski cesarza Napoleona I pod Moskwą i feldmarszałka Friedricha Paulusa pod Stalingradem nie można tłumaczyć rosyjską zimą, ponieważ obie te armie w ogóle nie powinny walczyć zimą na terenie Rosji. O tej porze roku kraj ten miał być od dawna zdobyty, tak się przynajmniej wydawało Bonapartemu i Hitlerowi – oderwanym od rzeczywistości jedynowładcom, niebiorącym pod uwagę uwag strategów, tylko własne widzimisię.

A przecież systematyczne gromadzenie danych meteorologicznych i przewidywanie pogody zaczęło się już w połowie XIX w. Pierwsza francuska prognoza meteo została sporządzona w 1857 r. na zamówienie Napoleona III przez Urbaina Le Verriera, ówczesnego dyrektora Obserwatorium Paryskiego. Zachowało się np. świadectwo z 1854 r., z czasów wojny Krymskiej o sztormie, który zniszczył na Morzu Czarnym 38 jednostek flot: francuskiej i brytyjskiej. Notatka z 1854 r. stwierdza: „*Minister wojny powiedział cesarzowi, że gdyby można było przewidzieć ten pogodowy kataklizm, okręty wcześniej zostałyby skierowane do portów*”.

Podczas II wojny światowej, 5 czerwca brytyjscy meteorolodzy z Royal Air Force wykryli front atmosferyczny bardzo szybko przemieszczający się w kierunku La Manche – miał się znaleźć nad kanałem w ciągu kilku godzin. Sporządzona przez nich prognoza przewidywała, że po przejściu frontu niebo za nim będzie bezchmurne, a wiatr ucichnie. Poprawa pogody miała trwać do godzin porannych 6

czerwca, potem znowu powinno być gorzej. Dla dowodzącego oddziałami aliantów gotowymi do operacji „Overlord”, czyli lądowania w Normandii oznaczało to, że przy odkrytym niebie i dobrej widoczności lądujący otrzymają wsparcie z powietrza. Operacja była przygotowana, ale już kilka razy przekładana z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych. Tym razem na podstawie prognozy pogody, a nie tego, co rzeczywiście było widać za oknem (widać było, że leje) generał Dwight Eisenhower uruchomił operację militarną, w której (po jego stronie) uczestniczyły 3 miliony ludzi. Wiele osób zastanawia się, dlaczego w 1962 r. nie wybuchła wojna atomowa, gdy prezydent USA John F. Kennedy wygłosił orędzie do narodu oznajmiając, że nie zamierza dopuścić do rozmieszczenia na Kubie sowieckich rakiet. Dlaczego sowieckie rakiety z głowicami atomowymi nie zostały wówczas skierowane na za-

chód, nad Europę, i na wschód, z wyrzutni syberyjskich – nad Amerykę?

Odpowiedzi udzielają meteorolodzy: decyduje czynnik wiatru. Na półkuli północnej masy powietrza przemieszczają się z zachodu na wschód. Ruch obrotowy Ziemi wokół własnej osi też ma ten kierunek. Oba te czynniki spowodowałyby, że chmura radioaktywna po wybuchu sowieckiej bomby nad francuskim arsenałem w Prowansji po upływie doby znalazłaby się nad Kijowem, a podobna chmura znad bazy NATO w dolinie Fuldy w Niemczech – nad Moskwą. W rezultacie – doszłoby do zagłady atakowanych, ale także atakujących.

Meteorolodzy są potrzebni. O czym zapewnia (za: Krzysztof Kowalski „Co może tajfun, mróz albo ulewa”, „Rzeczpospolita” – „Plus minus”, 18-19.07.2015 r., str.: 32-33)

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.
