

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn Nr 150

Rok XIV

Styczeń 2016 r.

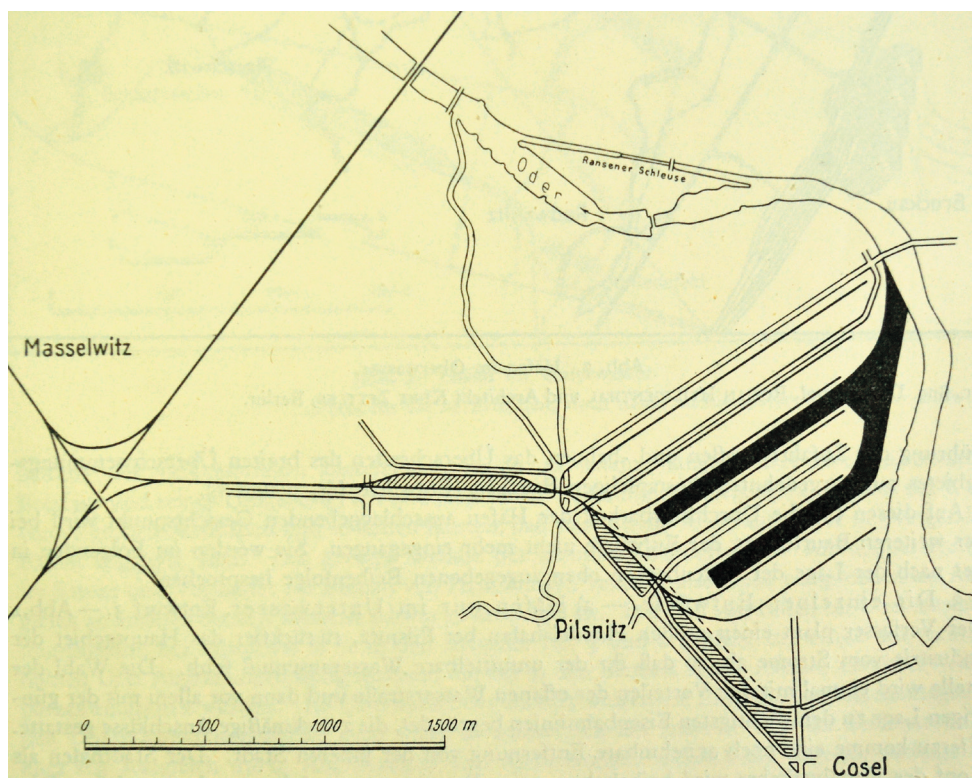
Konkurs „Wielki Wrocław 1921 ” część III

Port Północno-Zachodni „Každy jego...” autor Dr. Inż. Ernst Vetterlein z Hanoweru

Powstały dwie grupy projektów, pierwsza z portami na dolnej i górnej wodzie a druga sytuująca porty przy dolnej wodzie i przy nowym kanale żegludowym w północno-wschodniej części miasta przy tzw. Szlaku Wielkiej Żeglugi.

Projekt drugiej grupy zakłada, że na dolnej wodzie na Maślicach powinien być wybudowany

duży port handlowy z dwoma długimi basenami portowymi który będzie połączony z nitką kolei dojazdowej z zaplanowaną stacją rozrządową między Złotnikami a Kuźnikami, natomiast na górnej wodzie wspomniany już wcześniej port na Opatowicach z połączeniem kolejowym do Brochowa



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

Doskonałe i obszerne sprawozdania i objaśnienia przybliżają kwestie żeglugowe bardzo szczegółowo i wynika z nich, że przede wszystkim wrocławski Port Miejski jak do tej pory doskonale spełnia swe zadanie przejmując cały ruch żeglugowy ze służby Różanka, ale dla przyszłego rozwoju żeglugi pozostaje otwarta kwestia włączenia Wielkich i Małych Maślic w budowę dużych obiektów portowych na dolnej wodzie. Warunkiem pełnej realizacji planów budowy tych portów jest radykalna zmiana infrastruktury kolejowej, a zwłaszcza budowa bardziej efektywnych stacji rozrządowych w każdej dzielnicy. Jury chwali ofertę projektową Portu Północno Zachodniego z zastrzeżeniem poprawy połączeń i infrastruktury kolejowej. Autor projektu zakłada, że stacja rozrządowa ta powinna znajdować się w najbardziej dogodnej odległości od basenu portowego, a takie miejsce znajduje się jedynie w pobliżu zachodniej części

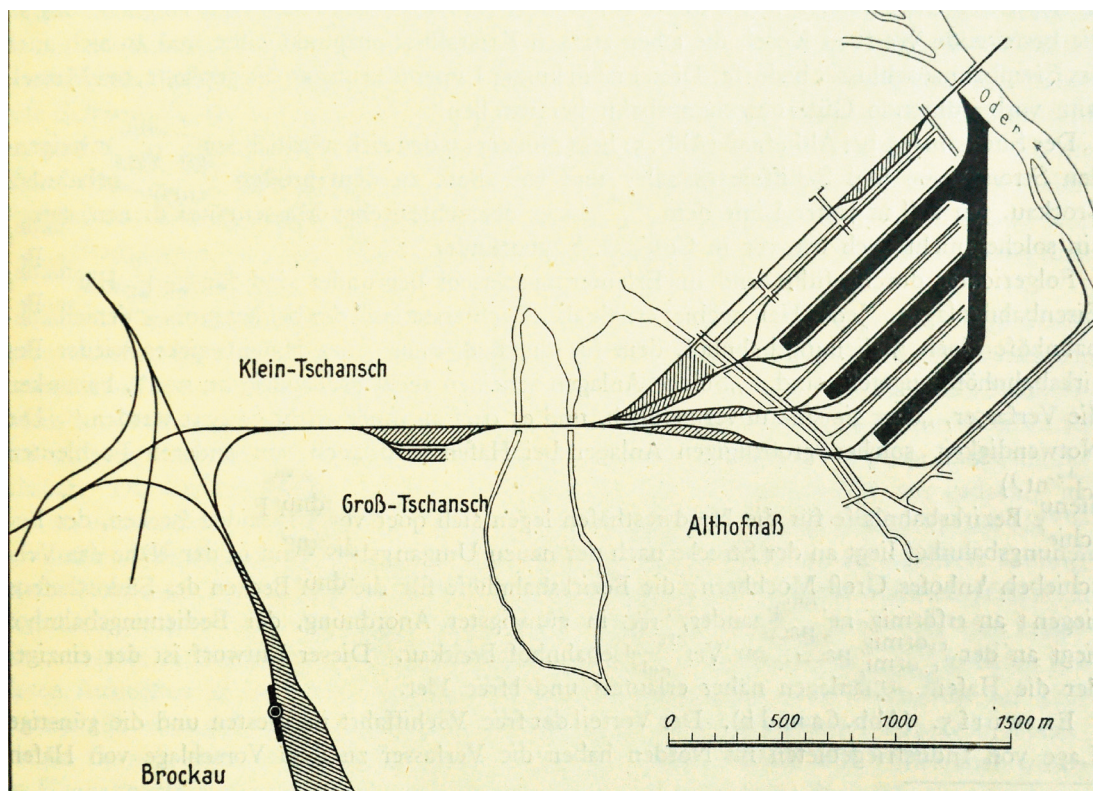
basenu portowego, zaś torowiska nabrzeżne byłyby ułożone w kształcie ostrego łuku. Położenie kolejowej stacji portowej w południowej części basenów portowych byłoby z technicznego punktu widzenia bardziej właściwe, a obszary przewidziane dla przeładunku drobnicy pomiędzy basenami portowymi musiałyby być wyposażone w odrębne nitki torowisk.

Autorzy projektów wypowiadają się na temat portów we wschodniej części Wrocławia następująco: „Przeptyw surowców przez wrocławskie drogi wodne dla dużych przedsiębiorstw przemysłowych jest możliwy tylko dla tych, które leżą bezpośrednio przy drodze wodnej. Możliwość dogodnego dostarczenia towarów masowych z Górnego Śląska musi być równorzędnie dostępna koleją, ponieważ dla żeglugi w okresie zimowym Odra Skanalizowana jak również Odra swobodnie płynąca w jej dolnym biegu jest zamknięta”.

Port Południowo-Wschodni Autor Dr. Inż. Otto Blum z Hanoweru

Niekorzystne umiejscowienie wrocławskiego przemysłu w zachodniej części miasta, co też dla środowiska i mieszkańców Wrocławia niesie niekorzystne skutki, zrodziło koncepcję, aby na wschodnich obszarach miasta budować gazownie, elektrownie i elektrociepłownie, które przejęłyby ewentualnie zakres usług dla

miasta w przypadku, gdyby ich przeniesienie było możliwe i ekonomicznie uzasadnione. Wtedy to do centralnych elektrociepłowni i elektrowni musiałyby zostać przyłączone małe zakłady przemysłowe, miejskie fabryczki i cała infrastruktura oświetleniowa.



Głównym warunkiem optymalnych dostaw górnośląskiego węgla dla centralnej elektrociepłowni i elektrowni to stosowna sieć bocznych linii kolejowych oraz stałe piętrzenie wody na stopniach wodnych powyżej Wrocławia. Wejście do portu usytuowane jest w znacznej odległości od słuzy Opatowice, tak że nie będzie przeszkody pomiędzy ruchem żegludowym a obsługą basenów. Z dwóch basenów portowych jeden jest przeznaczony do obsługi dostaw węgla dla elektrowni i elektrociepłowni, drugi zaś do obsługi magazynów i placów składowych. Główną zaletą korzystnego połączenia ze stacją

rozządową na Brochowie jest w okresie przerw w żegludzie regularna dostawa górnośląskiego węgla koleją. Nowy szlak kolejowy do Swojczyc wzdłuż prawego brzegu rzeki prowadzi do portu tuż przy wejściu na Szlak Wielkiej Żeglugi obok planowanych nowych obszarach przemysłowych. Portowa stacja rozządowa jest tak jak przy innych portach na dolnej wodzie po zachodniej stronie basenów portowych, a torowiska nabrzeżne tak samo bieżą szerokim łukiem. Szczególną zaletą położenia tej stacji jest planowane wpięcie jej w łącznicę kolejową Brochów - Swojczyce.

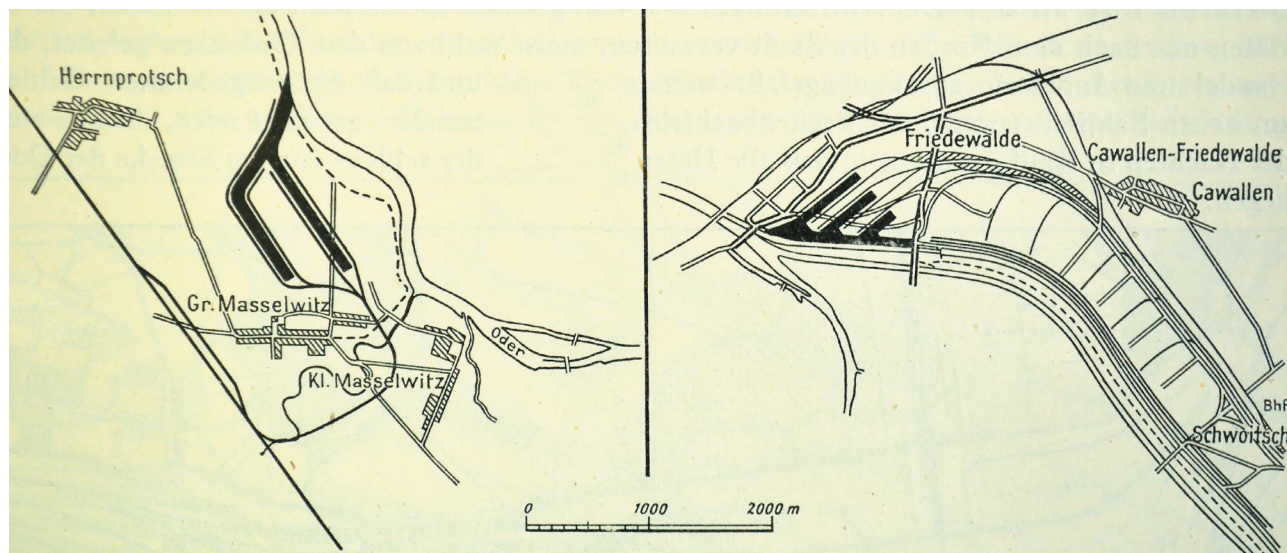
Projekt 6

Autorzy tych projektów przypisują porty zewnętrznym obszarom miejskich podkreślając fakt, że w centrum miasta lokowanie inwestycji wielkoobszarowych, a szczególnie linii kolejowych nie może być realizowane, ponieważ w śródmieściu nie ma pod takie inwestycje wolnych przestrzeni, a poza tym sami mieszkańcy i tak nie pozwoliliby na to.

Port Północno-zachodni na dolnej Odrze jest usytuowany jeszcze powyżej stopnia wodnego Różanka, a więc już nie na Odrze swobodnie płynącej (rys 4). W tym układzie cały wysiłek skierowano na włączenie do tego projektu istniejącej już stoczni na Kozanowie, a centralnym punktem tego pomysłu miałyby być budowa połączenia kolejowego które jest zaplanowana w pobliżu Maślic jako kolejowa obwodnica przewozów towarowych.

Port południowo – wschodni nieopodal Mokrego Dworu (rys. 5) jest korzystnie położony w stosunku do rozgałęziającej się w kierunku północnym spowolnionej w tym miejscu Odry i Kanału Żegludowego, a w szczególności w stosunku do dużej stacji rozządowej na Brochowie.

Port ten służyć powinien głównie do przeładunków towarów masowych przybywających z relacji Koźle – Wrocław. Każdy obszar portowy otrzymuje tzw. „stację córkę” dla niektórych stacji łączących stacje docelowe, a dla obsługi każdego obszaru portowego wydzielone są stacje rejonowe. Takie systemy wydają się być bardzo nowatorskie i autorzy projektu zwracają uwagę że są one nieuniknione i nie można na nich oszczędzać i konieczność tak szeroko zakrojonych inwestycji portowo-kolejowych jest podkreślana przez różnych ekspertów.



Okręgowe stacje kolejowe dla portu Północno-Zachodniego zlokalizowane są wzdłuż przedniej części obu basenów portowych a stacja obsługowa leży przy okrężnej linii kolejowej w pobliżu stacji rozrządowej Muchbór Wielki. Stacje okręgowe dla trzech basenów portowych Portu Południowo-Wschodniego sąsiadują ze sobą wachlarzowo tak, że są w korzystnym układzie w stosunku do stacji obsługowej która

zlokalizowana jest na trasie stacji rozrządowej Brochów.

Projekt ten jest jedynym, który wyjaśnia i szczegółowo motywuje znaczenie portowych stacji kolejowych.

Ciąg dalszy w następnym wydaniu Biuletynu.

Janusz Fąfara

O infrastrukturze barki

W latach 2014-2015 Fundacja Otwartego Muzeum Techniki czerpiąc ze wsparcia finansowego gminy Wrocław i pomocy materiałowej 57 przedsiębiorstw polskich i międzynarodowych z powodzeniem zrealizowała projekt odbudowy i rewitalizacji zabytkowej barki towarowej Z-2107 (dł. 43,5 m, szer. 5,0 m), powstałej w 1936 r. w Bydgoszczy. Przystosowano ją do roli Centrum Interpretacji Dziedzictwa śródlądowych dróg wodnych Polski, elementu Muzeum Odry FOMT, złożonego z HP Nadbor (1949), jedyne- go utrzymanego w kraju holownika śródlądowego, z kompletnie wyposażoną maszynownią, kotłownią, wyposażeniem pokładowym, jedyne- go w Polsce dźwigu pływającego DP Wróblin (1939), dwu promów samochodowo-pasażer- skich (1967 i 1984), manifestując tym również potrzebę ożywienia wielkiej europejskiej drogi wodnej – Odry, przywrócenia żeglugi towaro- wej, umiędzynarodowienia Odry poprzez jej połączenie z morzem Czarnym i Bałtykiem, co stanowi wielkie narodowe zadanie, któremu służyć pragniemy podnosząc potrzebę ochrony i wyzyskania przez współczesnych dziedzictwa kulturowego Nadodrza, niosącego z sobą nie tylko zapis czasu przeszłego, także przesłanie i wyzwanie dla nas, współczesnych.

By barka sprostać mogła przypisywanym jej rolom zyskać winna m.in.:

- zestaw komputera stacjonarnego, z dyskiem twardym rzędu 500 GB i monitorem
- 2 monitory komputerowe z ekranami rzędu 22 cali
- 3 laptopy z dyskami twardymi rzędu 500 GB, z ekranami rzędu 17 cali
- 3 myszki radiowe
- 3 systemy zasilania awaryjnego kompute- rów

- dwa dyski, minimum 2 TR (do archiwizacji zbiorów fotografii i dokumentacji zabytków techniki)
- dwa projektory multimedialne (montowane pod sufitami: jeden w ładowni dziobowej, drugi w połączonych ładowniach rufy i śródokręcia)
- dwa uchwyty do projektorów multimedial- nych, sufitowe, uniwersalne
- dwa ekrany ściennie POP, sufitowe, o szer. ok. 2,0 m, elektryczne z pilotami
- monitor interaktywny z ekranem 65 – 72 cali, z wbudowanym komputerkiem, na którym wybierać możnaby wyświetlanie fotografii, filmów, dokumentacji technicznej etc., albo nowoczesny telewizor z ekranem o przekąt- nej 72 cali (LED)
- trzy monitory interaktywne z ekranami 22 i 24 cale, z wbudowanymi komputerkami, na których wybierać możnaby wyświetlanie fotografii, filmów, dokumentacji technicznej etc.
- drukarkę laserową A-4 kolor, ze skanerem i kserokopiarką, tanią w eksploatacji
- drukarkę laserową A-4, cz.-białą, tanią w eksploatacji
- oprogramowanie komputerowe: Windows, Word, Corell, AutoCAD.

Zwracamy się z prośbą o pomoc w pozyskaniu tego sprzętu i aparatury. Darczyńców honorować będziemy wpisami na stronie internetowej i w wydawnictwach Fundacji. W marcu 2016 zaprosimy Was na uroczyste udo- stępnienie barki społeczeństwu. Do tego czasu chcielibyśmy by barka zyskała i wyposażenie i atrakcyjną aranżację wewnątrz dawnych ładowni – dzisiaj wielofunkcyjnych pomieszczeń audio- wizualnych, o powierzchniach 100 i 50 m².

Stanisław Januszewski

Pierwsze spotkanie DAL na barce

1 grudnia 2015 holownik Łoś firmy Eco-Polcon Wiesława Kacpera przeprowadził barcę „Ż-2107” Irena ze stoczni Hubertus na stanowisko Muzeum Odry FOMT w awanporcie górnym służy Szczytniki, po 2-letniej bez mała nieobecności. 7 grudnia Miejski Konserwator Zabytków dokonał odbioru prac konserwatorskich na barce prowadzonych, a już następnego dnia zaprosiliśmy naszych przyjaciół na 34 seminarium Dolnośląskiej Akademii Lotniczej, tym razem prowadzone na barce, w ładowni dziobowej, w większej ładowni trwały jeszcze prace porządkowe, jak to po długim remoncie bywa.

Łączyliśmy to spotkanie z łamaniem się opłatkiem, w końcu święta już za pasem. Zaszczycił nas obecnością Ojciec Dominik Orczykowski, kapelan środowisk lotniczych. Bolesława Jońca, pierwsza szybowniczka dolnośląska, która zdobyła po wojnie srebrną odznakę szybowcową, budząca podziw hartem ducha, mimo 83 roku życia wykonała w sierpniu 3 skok spadochronowy (pierwszy w 80 urodziny), rozpoczęła łamanie się opłatkiem i życzenia. Poprzedziła to modlitwa prowadzona przez Ojca Dominika i jego słowo, które natchnęło zebranych by kajutę rufową urządzić po lotniczemu. Tak też się stanie.

Przeszliśmy w końcu do meritum. Stanisław Januszewski zaprezentował nieznane dotychczas polskie wątki wypraw polarnych Salomona Augusta Andrée i Waltera Wellmanna – amerykańskiego dziennikarza i badacza polarnego.

Pierwszy podjął w 1897 próbę zdobycia Bieguna Północnego z użyciem balonu i zginął wraz z dwoma towarzyszami. Startowi Andrée

ze Szpitzbergenu towarzyszyło wielu uczonych i turystów szwedzkich i norweskich. Myśl polskiej wyprawy na wyspy koła podbiegunowego rzucili również Polacy – dr Jan Roszkowski i Alfons Karol Pomian-Hajdukiewicz – Polak naturalizowany w Szwecji.

Wellmann z kolei, pomny tragicznego doświadczenia Andrée zamierzał dotrzeć do Bieguna sterowcem typu Lebaudy. W 1906 podjął przygotowania do wyprawy, na Szpitzbergenie zbudował nawet hangar, ale musiał go porzucić, bowiem w trakcie prób silników jego statku powietrznego prowadzonych w Paryżu sterowiec uległ uszkodzeniu. W wyprawie Waltera Wellmanna zamierzał wziąć udział Polak, kupiec ze Śląska Cieszyńskiego – Jan Drozd, ale zanim dotarł do Danii wyprawę ze znanego już powodu odwołano. Wellman podjął nową próbę lotu do Bieguna w 1907, ale po przebyciu kilkuset kilometrów, z powodu wielu usterek statku powietrznego powrócił do miejsca startu. W 1909 zamierzał kolejną próbę, ale porzucił ją dowiedziawszy się, że do Bieguna dotarł Robert Edwin Peary. Wykorzystał swój statek powietrzny do podjęcia próby pokonania Atlantyku, ale po przebyciu 1600 km wodował.



Opłatkowe spotkanie Bractwa już na barce „IRENA”

Wielką niespodziankę sprawił nam prof. Stanisław Januszewski organizując wspólne spotkanie opłatkowe Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i naszego Bractwa na odrestaurowanej już barce „Irena”. Wprawdzie warunki jeszcze dość surowe, brak wystroju, stołów, podłoga zasłana kartonem bo deski jeszcze raz będą malowane, ale za to znacznie większa przestrzeń niż na dźwigu. Stąd też uczestnicy spotkania z wielkim entuzjazmem przyjęli zmianę miejsca spotkania.

Rozpoczął krótkim wystąpieniem prezes FOMT Zbigniew Jarzębowski. Z dumą podkreślił, że za niezbyt duże pieniądze, dzięki entuzjastom z Fundacji i Bractwa udało się doprowadzić barkę do tego stanu, że możemy się już na niej spotykać. Serdecznie podziękował wszystkim za to osiągnięcie i w ramach świątecznych życzeń wyraził nadzieje na dalszy rozwój Muzeum Odry.

Nieco szerzej o pracach Fundacji w mijającym roku mówił prof. Stanisław Januszewski. Nad wszystkim dominowały zajęcia z odbudową barki związane, ale prowadzono również dwie ważne konferencje (Międzynarodowe Warsztaty Archeologii Przemysłowej w Świdnicy i w Niegowie k/Wyszkowa oraz Kultura skrzydłami pisana w Jeżowie Sudeckim), Stanisław Januszewski koordynował cykl 5 imprez realizowanych w Jeżowie Sudeckim dla uczczenia 70-lecia szybownictwa polskiego na Dolnym Śląsku, realizowano program edukacyjny adresowany do seniorów i młodzieży. „Kapitańskie opowieści” owocowały również filmem pod tym tytułem, opowieścią o Odrze, której bohaterami i narratorami byli kapitanowie z Bractwa Mokrego Pokładu, wydano 7 książek traktujących o dziejach techniki i lotnictwa Dolnego Śląska i Podbeskidzia, Stanisław Januszewski zaproszony był do prowadzenia seminarium w miejscu prestiżowym – w Deutsches Museum w Monachium. Prezentował tam Muzeum Odry FOMT i program prac rewitalizacyjnych barki, w realizacji którego wsparła nas Gmina Wrocław i blisko 60 przedsiębiorstw z obszaru Polski. Fundacja, wspólnie z Bractwem Zabrodzkim odbudowała instalację elektryczną w młynie w Niegowie, wspólnie z Kujawską Fabryką maszyn Rolniczych Krukowiak podjęła remont dachów młyna, we Wrocławiu i Niegowie prowadziła

Noc Muzeów i Europejskie Dni Dziedzictwa, systematycznie, co miesiąc, odbywały się spotkania Bractwa Mokrego Pokładu.

Aby barka „Irena” mogła spełniać swoją funkcję bazy informacyjno – technicznej Muzeum Odry wymagała nakładów i wykonania ogromu prac remontowych. Od wymiany poszycia, potem prace izolacyjne, położenie sieci elektrycznej, grzewczej, wentylacyjnej, wreszcie prace stolarskie. Pozostało jeszcze sporo prac wykończeniowych i wyposażenie w odpowiedni sprzęt. Do czasu publicznego udostępnienia i powtórnych chrczin barki, a planujemy to na godz. 12/00 w dniu 18 marca 2016 (piątek) chcielibyśmy zabudować gabloty (bagatela 40 mb), umeblować biuro (biurko, komoda, stolik w stylu art. deco z lat 30. XX w., czasu powstania barki) i wyposażać ładownie w sprzęt komputerowy i audiowizualny. Listę potrzeb na tym polu podaliśmy w nr 148 „Prosto z Pokładu”. Powtarzamy ją tutaj raz jeszcze.

Dyrektor Biura FOMT Wioletta Wrona-Gaj podziękowała uczestnikom projektu „Kapitańskie opowieści” za poświęcony czas, trud włożony w przeprowadzone zajęcia i spotkania, za udostępnienie z prywatnych zbiorów zdjęć i materiałów archiwalnych. Wszyscy otrzymali pamiątkowe dyplomy i płyty CD z filmowym zapisem ich relacji, na wieczną rzecz pamiątkę. Przypomniała też, że na tej podstawie w ramach projektu powstał film „Kapitańskie opowieści. Krótka historia odrzańskiej żeglugi”.

Spotkanie uświetniła wizyta dr Wacława Hepnera z Opola, Piotra Pluskowskiego z Cieszyna, Tomasza Dąbrowskiego z Oleśnicy, od wielu lat fanów i wolontariuszy FOMT.

Przyszedł czas na łamanie się opłatkami. Serdecznych życzeń, podziękowań, uścisków nie było końca. O suto zastawiony szwedzki stół zadbała jak zwykle siostra Ania Broniewska, był też szampan i wino. Znalazła się również i nalewka. To za sprawą przypadających w tym okresie urodzin. Okazało się, że jest nas kilku urodzonych pod znakiem Strzelca: Staszek Korpacki i Zbyszek Priebe skończyli - 77 lat, Tadeusz Sobiegraj – 70-tkę, Adam Bartold – 68 i Staszek Kwiecień – 66. Były życzenia i gromkie sto lat.

T. Sobiegraj



W młynie

Kujawska Fabryka \Maszyn Rolniczych „Krukowiak” prowadzi prace remontowe dachów młyna w Niegowie k/Wyszkowa. Ich zakres obejmuje wyniuanie zniszczonego pokrycia. Pape i eternit zastępujemy blachą trapezową, która wiosną 2016 zyska jednorodny kolor. Do dzisiaj odbudowaliśmy poszycie nad motorownią i gazownią przymłyńską, wiatą oraz nad dawnym warsztatem. Tutaj zakres robót był szerszy. Bractwo Zabrodzkie przemuro-





wało ścianę szczytowa warsztatu, zainstalowało nowe okno, a KFMR „Krukowiak” wykonała nową konstrukcję dachu, odeskowała ją i pokryła blachą. W styczniu wejdziemy z robotami na dach nad budynkiem produkcyjnym młyna. Jak na razie sprzyja nam pogoda. Co przyniesie Nowy Rok?

Arkadiusz Redlicki

Relacja z Jeżowskiej konferencji

Dokładnie w 70-lecie I Konferencji Szybowcowej z 1945 roku, w dniach 18 i 19 listopada 2015 r. w Jeżowie Sudeckim odbyła się konferencja historyczna, którą śmiało można by uzupełnić tytułem – osiągnięcia I Konferencji z perspektywy 70 lat i... co dalej!

Przybyli na nią m.in. seniorzy lotnictwa, którzy w tamtych trudnych latach szkolili się i latali w Grunowie. Przybyli także instruktorzy, którzy szkolili w tym – kultowym już – miejscu. Przyjechał Tadeusz Studencki w asyście Stanisława Zientka, który w tych pionierskich

czasach szkolił młodych adeptów sztuki żeglowania w przestrzeni. Była rekordzistka świata i zwyciężczyni wielu prestiżowych zawodów – Adela Dankowska. Z miejscowych: Tadeusz Kaczmarek – wieloletni dyrektor Aeroklubu Jeleniogórskiego i długoletni prezes JKSL. Byli przedstawiciele aeroklubów a wśród nich nie brakło aktualnego dyrektora AJ, Jacka Musiała. Zresztą Musiałowie byli reprezentowani przez trzy pokolenia:) Z lokalnych władz samorządowych odnotowałem obecność wójta Jeżowa, który „zaliczył” dwa pełne dni obrad.



Duchem sprawczym tego spotkania był oczywiście prof. Stanisław Januszewski z Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, dzielnie wspomagany przez honorowego prezesa Loteczki – Stanisława Błasiaka, człowieka, który historię tego szczególnego miejsca ma w małym palcu.

Nie sposób wymieniać wszystkich uczestników, z których niemal każdy zapisał się złotymi zgłoskami w historii lotnictwa sportowego.

Konferencja rozpoczęła się nieoficjalnie w restauracji Hexa na Górze Szybowcowej podczas kolacji poprzedzającej to wydarzenie, gdzie przy herbacie zaczęły się wspomnienia. Tak więc nazajutrz całe towarzystwo ochoczo rozpoczęło obrady. Rozpoczęto od omówienia świeżo wydanej książki opisującej 70 lat historii szybowiska. Mówili o tym prof. Januszewski i Staszek Błasiak. Historię sekcji spadochronowej AJ przedstawił Marcin Jaxa-Rożen, skoczek, instruktor spadochronowy i inspektor ULC. Natomiast w półgodzinnym referacie nasz wybitny ekspert śmigłowcowy, Ryszard Witkowski przedstawił 5 – cio letnie dzieje sekcji lotniczej uczelni Rotwanda i Wawelberga, a tytuł referatu to „Lotniczy Wawelberg”. Pan Ryszard swój referat wzbogacił wieloma kapitalnymi, historycznymi zdjęciami. Zresztą, tajemnicą poliszynela jest, że Ryszard ma wielką kolekcję zdjęć z czasów II WŚ i pierwszych, powojennych lat naszej awiacji.

Po przerwie obiadowej odwiedziliśmy historyczny zakład szybowcowy w którym „gazduje” Henryk Mynarski – wielki pasjonat zabytkowych szybowców. Ale ponieważ musi z czegoś żyć, pokazał nam odbudowaną niemal od podstaw halę przygotowalnię i lakiernię, w której doprowadza się szybowce kompozytowe do stanu dawnej świetności. Trochę zdjęć zamieściłem w galerii. Gdy zapytałem p. Henryka o ABC – aka, uśmiechnął się i stwierdził, że za kilka miesięcy powinien już latać:) Tak więc kolekcja zabytkowych szybowców powiększy się o kolejny zabytek. A później była uroczysta kolacja, gdzie wspomnieniom nie było końca. Rej wodziły nasze wesołe panie: Adela Dankowska, Bolesława Jońca i Basia Grześkowiak-Bocian. Chłopakom – seniorom jakby lat ubyło, kiedy przypominali sobie co robili 70 lat wstecz. A nam, młodszym o całe pokolenie, w głowie się czasem nie mieściło, jak Oni to robili na ówczesnych „drewienkach”.

W dniu następnym rozpoczęto od podsumowania osiągnięć polskiego szybownictwa. Wszyscy byli zgodni co do jednego. Niemal wszystkie cele i zadania sformułowane przez I Konferencję zostały spełnione, wyprowadzając nasze szybownictwo na najwyższy, światowy poziom. Było to możliwe dzięki pracy u podstaw i zaangażowaniu w szkolenie młodzieży środków pozyskiwanych z MEN i MON. Niestety, na wskutek transformacji ustrojowej i gospodarczej aerokluby straciły możliwości dofinansowania z budżetu centralnego, a prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie szkolenia lotniczego nie przynosi odpowiednich zysków, a ogranicza, czy też wręcz uniemożliwia prowadzenie działalności klubowej. Tak więc, wszyscy z z troskaniem zastanawiali się nad przyszłością szybownictwa. Co prawda, w szkoleniu młodzieży można posiłkować się takimi dyscyplinami masowymi jak n.p. paralotniarstwo, nie zastąpią one jednak szkolenia szybowcowego, które otwiera świat dużego lotnictwa. Niepokój uczestników wzbudził brak przedstawicieli ścisłego kierownictwa Aeroklubu Polskiego, bo przecież przysłanie specjalisty d/s PR trudno nazwać stosowną do rangi reprezentacją. Wygląda na to, że AP zaczyna umywać ręce od wzięcia odpowiedzialności za stan szybownictwa, lub też – co jest możliwe – nie ma pojęcia, jak wybrnąć z tej patowej sytuacji. Tak więc trudno dziwić się, że nie było przedstawiciela ministerstwa sportu, czy też jakiegokolwiek instytucji mogącej kompleksowo finansować masowe lotnictwo.

Na zakończenie podjęto decyzję w sprawie opracowania wniosków końcowych konferencji. Zadecydowano, że organizator po zebraniu indywidualnych wniosków i opracowaniu ich, roześle uczestnikom dokument do akceptacji. Po zaakceptowaniu i ewentualnym skorygowaniu dokument zostanie opublikowany jako oficjalne stanowisko uczestników. Obrady zakończyły się obiadem.

Ze swej strony dodam, że miałem okazję poznania wspaniałych ludzi i wysłuchania wielu niesamowitych opowieści. I to wszystko w miejscu, gdzie w latach dwudziestych ubiegłego wieku rodziło się światowe szybownictwo. Stąd też w świat trafiło w czasie kilkunastu lat poprzedzających wybuch II wś kilkanaście tysięcy szybowców, głównie *Grunau Baby*. No i oczywiście ten widok z okna hotelu na Górze Szybowcowej, zwłaszcza w nocy – bezcenny...

Leszek Mańkowski

Najnowsza infrastruktura żeglugi śródlądowej w UE

Pomimo trudnej sytuacji żeglugi śródlądowej w Polsce transport rzeczny w Unii Europejskiej ma się nieźle. Sieć dróg wodnych jest stale poprawiana. Budowane są nowe połączenia i kanały żeglugowe. Poniżej kilka najnowszych przykładów inwestycji żeglugowych.

Projekt nr 17 – Niemcy

Po zjednoczeniu Niemiec sporządzono 17 projektów infrastrukturalnych zespalających transport wschodnich i zachodnich Niemiec. Jeden z projektów był projektem w infrastrukturze transportu rzeczno-żeglugowego. Projekt nazywany jest Projektem Jedności Niemiec No.17. Polega na modernizacji dróg wodnych łączących Hanower-Magdeburg-Berlin. Landy byłego NRD uzyskały potężne połączenie do sieci kanałów i dróg wodnych Europy Zachodniej i tym samym dostęp do portów Morza Północnego. Powstała droga wodna pływają statki pojedyncze o dłu-

gości 110 m i nośności 2.000 ton oraz pchacze o długości 185 m i nośności 3,5 tysięcy ton. Głębokość tranzytowa drogi wodnej wynosi 2,80 m. Całkowita długość modernizowanej drogi wodnej to 280 km. Za realizację inwestycji odpowiedzialna jest Dyrekcja Dróg Wodnych Wschód. Inwestycja składa się z kilku projektów: Budowa drogi wodnej z Hanoweru do Magdeburga, rozbudowę Kanału Łaba-Hawela, rozbudowę drogi wodnej Dolna Hawela i Kanału Haweli do portu Wustermark, rozbudowa trasy Berlin Północny do Portu Zachodniego. Celem inwestycji jest rozbudowa drogi wodnej w sposób przyjazny dla środowiska do Va klasy drogi wodnej, rozbudowa portów śródlądowych w Berlin, Brandenburgia, a Magdeburg i Wustermark i innych leżących na przebiegu trasy. Stworzenie warunków do transportu kontenerów w relacji Hamburg - Magdeburg - Berlin.

Koszt inwestycji w milionach euro

Projekt nr 17	Łączny koszt inwestycji	Wydatki do 2013	Pozostało do wydania
Hanower-Magdeburg-Berlin	2037	1653	384

Projekt Sekwana-Skalda – Francja

Łączy jedne z ważniejszych dwóch regionów przemysłowych Europy Sekwany i Skaldy, Połączy też rejony Francji, Walonii i Flandrii. Projekt uzupełni brakujące ogniwo transportowe. We Francji szlak żeglugowy Seine-Skalda biegnie z Paryża na północ aż do granicy z Belgią. Zupełnie nowy kanał długości 106 km. Kanał wykopany będzie między miejscowościami Compiègne i Cambrai. Gdy francuska część połączenia Seine-Sever zostanie oddana do eksploatacji, pozwoli ono dużym statkom na transport ładunków między Paryżem i portami Dunkierki, Antwerpii i Rotterdamie oraz dzięki europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych również do wszystkich części Europy. Kanał połączy francuskie szlaki wodne z drogami wodnymi w Belgii, Niemczech Holandii i Szwajcarii. W Walonii i Flandrii istniejące drogi wodne będą poprawiane by uzyskać lepsze parametry nawigacyjne. W Belgii trasa przechodzi przez rzeki Lys w Deûlémont i przebiega przez terytorium walońskie do Wervik. Następnie rzeką Lys i Kanałem Lys Diversion aż do Kanału Gandawa-Ostenda. Stamtąd biegnie wzdłuż

północnego odcinka Kanału Ghent do portu w Gandawie i do rzeki Skaldy. Budżet projektu wynosi 2,6 mld – 80% kosztów inwestycji pokrywa UE. Realizowany jest na zasadzie partnerstwa publiczno-prywatnego. Ważniejszymi partnerami projektu są:

- Unia Europejska: Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)
- Dyrekcja Dróg Wodnych Francji- (Francja: Voies navigables de France VNF)
- administracja regionów i województw
- Agencja Ochrony Natury i Lasów (Agentschap voor Natuur en Bos ANB) – Belgia
- Flamandzka Agencja Rolna/Ziemi - (Vlaamse Landmaatschappij VLM) - Flandria
- Instytut Natury i Lasów - (Instituut voor Natuur en Bosonderzoek INBO)
- Urzędy gmin i miast, przez które przebiega kanał
- Grupy interesu prowadzących działalność na śródlądowych drogach wodnych, rolników, ochrony przyrody, rowerzystów, turystyki itp
- Przedsiębiorstwa transportu publicznego
- Kontrahenci firmy

Kanał podobnie jak wszystkie inwestycje tego typu w Europie będzie realizowany w wysokich klasach żeglugowych do Vb klasy drogi wodnej. Będzie miał 106 km długości, szerokość kanału 54 m, głębokość od 2,8 – 4 m. Na Kanale będzie 7 śluz z różnicą poziomów sięgającą do 6,5 m. W ramach kanału zostaną wybudowane trzy mosty kanałowe dwa nad autostradami A29 i A26 i trzeci nad rezerwatem przyrody i doliną rzeki Somme będzie miał 1330 metrów długości. Utworzone zostaną 4 strefy przemysłowe związane z portami: Cambrai-Marquion, Peronne Haute-Picardie, Nesle, Noyonnais, każdy o powierzchni 360 ha. Będą świadczyć usługi portowe dla firm regionalnych i 6 portów morskich w Hawrze, Rotterdamu i innych. Stworzenie nowych stref przemysłowych, usprawni świadczenie usług logistycznych, tym samym przyczyni się do rozwoju gospodarczego i tworzenia miejsc pracy. Wybudowanych zostanie 5 portów do przeładunku i magazynowania zboża w: Graincourt, Havrincourt, Moislains, Clery-sur-Somme, Languevoisin. Powstaną dwa centra logistyczne w Thourotte i Ribécourt umożliwiające transport rzeczny. Do usprawnienia komunikacji z portami i centrami logistycznymi wybudowane zostanie 57 mostów drogowych (średnio co 1, 2 km) i 2 mosty kolejowe. Zostanie wybudowanych 5 marin w Hermies, Allaines, Biaches / Pont-kanał, Saint-Christ-Briost, Ercheu dla sprzętu pływającego, łodzi kabinowych, jachtów, żaglówek, które będą pełniły także funkcje lokalnych centrów rozrywki. Wybudowane zostaną 2 zbiorniki wodne w Allain Bouchavesnes-Bergen (Louette) i Étrécourt-Manancourt-Équancourt (Tarteron) o pojemności 16 mil m³ każdy, których celem będzie zapewnienie funkcjonowania kanału przy niskim stanie wody w rzece Oise np. podczas susza. Podczas prac ziemnych zostanie przemieszczonych 55 mln m³ z czego 30 mln m³ rozdysponowana będzie w pobliżu kanału i używana do rekultywacji i zalesiania.

Kanał Seine-Skaldy na tle europejskich dróg wodnych

Kanał Ren-Men-Dunaj (Kanał RMD) - Niemcy

Kanał Ren-Men-Dunaj droga wodna, która połączyła Morze Północne z Morzem Czarnym. Rozciąga się od Renu, który wpada do Morza Północnego do Dunaju, który uchodzi do Morza Czarnego. Długość połączenia od morza do morza to ok. 3500 km na które składają się cztery odcinki:

- Ren od Rotterdamu do Moguncji 539 km.
- Mozela od Moguncji do Bamberg 384 km.
- Od Bamberg do Kelheim 171 km Kanał Ren-Men-Dunaj
- Dunaj od Kelheim do ujścia do Morza Czarnego 2411 km

Budowa Kanału obejmowała modernizację istniejących dróg wodnych oraz budowę zupełnie nowego odcinka kanału żeglugowego o długości 171 km. Całą inwestycję o długości 677 km zrealizowała Spółka Akcyjna Ren-Men-Dunaj AG z Monachium. Obejmowała ona następujące odcinki:

- 297 km z Aschaffenburg do Bambergu
- 171 km Kanał Ren-Men-Dunaj
- 209 km z Kelheim do Passau

Kanał Ren-Men-Dunaj został oddany do użytku w dniu 25 września 1992 r. Kanał zaczyna się w Kelheim na Dunaju, a następnie przechodzi przez pasmo górskie Altmühltal. Jest najwyższym położonym kanałem żeglugowym w Europie (406 m n.p.m.). Dalej przebiega przez Norymbergę, a następnie około 7 kilometrów poniżej Bamberg łączy się z Menem. Całkowita długość Kanału to 171 km. Na Kanale istnieje 16 śluz, które pokonują różnicę poziomów 243 m. Wysokość śluzowania statków na pojedynczej śluzie sięga 24,70 m. Maksymalna długość robocza śluz wynosi 190 m. Kanał jest jednym z wybitniejszych dzieł inżynierskich tego typu na świecie. Prognozy przewidywały, że po 15 latach od zakończenia budowy Kanału będzie nim przepływało do 4,5 mln t ładunków rocznie. Obecnie przepływa nim średnio rocznie ok. 6,7 mln t ładunków. Porty kanału Norymberga i Kelheim z roku na rok osiągają rekordowe obroty ładunków. Rozwinęły się obecnie do nowoczesnych centrów logistycznych. Szacuje się, że w wyniku budowy Kanału w Norymberdze powstało 5000 nowych miejsc pracy. Oprócz swojej funkcji jako szlaku transportowego Kanał jest ważnym urządzeniem gospodarki wodnej. Pozwala na przerzucanie wody z Dunaju w kierunku suchych regionów północnej Bawarii. Rocznie Kanałem transferowanych jest ok. 125 mln m³ wody z Dunaju w kierunku Norymbergi. Projekt kosztował 2,3-3 mld €, bez kosztów na budowę elektrowni wodnych. Całkowity koszt budowy poniosła, na podstawie umowy spisanej z rządem federalnym, Spółka Akcyjna Ren-Men-Dunaj AG (RMD AG). Dla porównania szacuje się że koszt budowy:

- 1 km Kanału RMD wyniósł 14 mln euro
- 1 km autostrady 10 mln euro
- 1 km szybkich linii kolejowych 18 mln euro (Deutsche Bahn pomiędzy Würzburgiem i Hanowerem)

Biorąc pod uwagę wielofunkcyjność drogi wodnej - w przeciwieństwie do linii kolejowej

i autostrady, która służy nie tylko przepływu ludzi i towarów, ale także wypoczynku dla ludzi, jak i miejsce siedlisk dla flory i fauny - koszty inwestycji w transport rzeczny jest bardzo korzystny. Obecnie całkowite koszty utrzymania i obsługi finansowej Kanału spłacany jest z dochodów z 60 elektrowni wodnych należących do RMD AG. Kanał Ren-Men-Dunaj jest jedyną w świecie infrastrukturą komunikacyjną, której obsługa i utrzymanie nie obciąża budżetu państwa. Nawadnianie terenów oraz środki kompensacji ekologicznej okazały się bardzo skuteczne. Fauna i flora skorzystały z budowy Kanału pod każdym względem. Ale nie tylko przyroda skorzystała na budowie

Kanału. Nową wartością jest turystyka wodna. Zainteresowanie turystyką i rekreacją jest tak duże, że turystyka stała się ważnym czynnikiem gospodarczym w regionie. Transport - ludzie – natura, Kanał Ren-Men-Dunaj spełnia wszystkie trzy warunki. Połączenie Ren-Men-Dunaj jest jednym z pięciu najważniejszych projektów żeglugi o znaczeniu europejskim. Kanałem RMD mogą pływać pojedyncze statki o nośności 2800 t długości 110 m, szerokości 11,4 m i zanurzeniu do 2,80 m.

Jan Pys

Z cyklu: „skąd się to wzięło”

„Nagroda Nobla”

Alfred Nobel to przemysłowiec i naukowiec szwedzki. 1 stycznia 1867 r., po wielu próbach wyprodukował substancję wybuchową odporną na wstrząsy i łatwą w transporcie – dynamit. To wynalazca **także detonatora i zapalnika**. Powszechnie wiadomo, że to także fundator [Nagrody Nobla](#).

Kiedy **zmarł na atak serca** w swoim domu w San Remo we Włoszech **10 grudnia 1896 r.**, otwarto jego testament. Ku zaskoczeniu wielu, okazało się, że jego fortuna ma zostać spożytkowana na nagrody w dziedzinie fizyki, chemii, fizjologii lub medycyny, literatury i pokoju. Najbliżsi spadkobiercy z fortuny wartej 31 mln koron szwedzkich otrzymali zaledwie 1 mln. [Wikipedia, 26.12.2015 r.]

Powszechnie wiadomo też, że przyczyną takiego rozdysponowania swego majątku była – z potrzeby serca - chęć przeciwstawienia się wykorzystaniu jego wynalazku zamiast do ce-

łów pokojowych (wysadzania skał, wiercenia [tuneli](#), budowy [kanałów](#) i wielu innych form pracy konstruktorskiej) do celów niepokojowych (zabijania ludzi).

Wg Rafała Towalskiego – eksperta w dziedzinie socjologii gospodarki w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie, w rozmowie Łukasza Lubańskiego dla „Rzeczpospolitej” [nr 282(10311) z 03.12.2015 r., str. A2 Komentarze] – na dzielenie się swoimi pieniędzmi przez Wielkich Tego Świata *powinniśmy patrzeć w sposób bardziej pragmatyczny. Na przykład na Alfreda Nobla. Kiedy w prasie omyłkowo ogłoszono jego śmierć, nagłówki: „Zginął handlarz śmiercią” tak go oburzyły, że postanowił poprawić swój wizerunek. Właśnie dlatego, a nie z dobroci serca, ustanowił nagrodę swojego imienia.”*

Co uświadamia Wszystkim Małym Tego Świata

Kapitan „Nemo”

Korespondencje prosimy kierować na adres:

H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@fomt.pl; 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.,
Hydroprojekt Sp z o.o. Wrocław, Żegluga Bydgoska Sp z o.o.