

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn Nr 15

Listopad 2004 r.

Gwiazda Polski – Coelum Polonarum

8 października 2004 r. prof. Stanisław Januszewski uczestniczył w odsłonięciu fresku i tablicy, ufundowanych przez Zofię Krawczyk, prezydenta miasta stoł. Warszawy prof. Lecha Kaczyńskiego i szereg osób prywatnych. Z tej również okazji uchwałą Rady Gminy Mokotów skwer przy ul. Komandorskiej 17 zyskał nazwę „Skweru Gwiazdy Polski”.

Fundacja od wielu lat wspiera ideę ochrony prawnej dawnej willi, warsztatu i poligonu doświadczalnego wytwórni Lotniczej „Motolux” Jana Szala, która w latach 1927 – 1939 odgrywała znaczącą rolę w polskim przemyśle lotniczym. Jan Szal – wynalazca i konstruktor – opracował m.in. synchronizator karabinu maszynowego do strzelania przez tarczę śmigła, stosowany w 800 polskich samolotach, m.in. PZL P-7, PZL P-11, Karaś, Czaplą, w tym na 100 eksportowanych do Bułgarii i Rumunii. Z powodzeniem stosowano jego zaczep do pasów bezpieczeństwa, filtry benzynowe, osprzęt lotniczy, ale do historii Szal przeszedł dzie-

ki swym pasjom związanym z badaniami stratosfery. Gdy prof. August Piccard dokonał 27 maja 1931 r. sensacyjnego lotu do stratosfery, osiągając wysokość 15.781 m, w Polsce – pod protektorem gen. Kazimierza Sosnkowskiego - zawiązał się Komitet Organizacyjny I Polskiego Lotu Stratosferycznego a w jego ramach powstała Rada Naukowa i Komisja Techniczna, której przewodniczącym został prezydent Rzeczypospolitej prof. Ignacy Mościcki.

Opracowano wyjątkowy program naukowy i wykonano unikatową aparaturę dla badań promieniowania kosmicznego, własności fizyko-chemicznych stratosfery, warstwy ozonowej, aerologii etc. Rada Techniczna z powodzeniem rozwiązała problemy wyposażenia gondoli w przyrządy nawigacyjne, aparaturę radiową, sprzęt fotograficzny, opracowała nowe i złożone zagadnienia organizacji i techniki startu, sposobu mierzenia wysokości balonu w locie, tabelę balastowania podczas wznos-

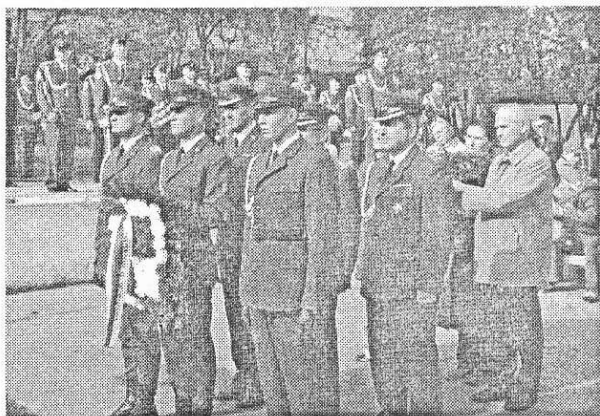


Fresk na ścianie wytwórni lotniczej Motolux



Tablica pamiątkowa

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



Reprezentacja dowódcy Wojsk Obrony Powietrznej

szenia i opadania, regeneracji zużytego powietrza, zapasu ciekłego tlenu w gondoli itp.

Początkowo planowano wspólny lot z prof. Piccardem, który nawet przyjechał do Warszawy, ale gdy nie doszło do porozumienia, postanowiono zrealizować zadanie polskimi siłami. Nowatorski projekt powłoki balonu, owoidalny, sprzyjający zyskaniu większego pułapu, a planowano lot na wysokość 27 000–30 000 m, opracował inż. Józef Paczosa. Powłokę uszyto w Wytwórni Balonów i Spadochronów w Legionowie – pod kierunkiem inż. Stanisława Mazurka. Wykonano ją z jedwabnej tkaniny, pokrytej warstwą specjalnie preparowanej gumy, wg patentu inż. Józefa Rojka.

Osobny rozdział w historii stratostatu stanowiło mistrzowskie dzieło Jana Szala – hermetyczna gondola, którą wg jego projektu, wykonano właśnie w wytwórni „Motolux”. Zbudowano ją w trzech egzemplarzach, dwu doświadczalnych i jednego przeznaczanego do lotu, w którym uczestniczyć mieli kpt. Zbigniew Burzyński – dwukrotny zdobywca pucharu Gordon Bennetta, który ustanowił również 3 międzynarodowe rekordy oraz dr Konstanty Jodko-Narkiewicz, fizyk, badacz promieniowania kosmicznego, a jednocześnie podróżnik, alpinista i aeronauta. Gondola stanowiła nadzwyczajne dzieło sztuki precyzyjnej, podziw budziły jej nowoczesne rozwiązania techniczne, m.in. pre-



Weterami polskich sił lotniczych na Zachodzie

cyzyjne zaczepy i dźwignie zamków włazów, wykonane ze stali chromoniklowej.

Latem 1937 r. ustalono miejsce startu – wybierając Dolinę Chochołowską, co nie było zadaniem łatwym ze względu na rozmiary statostatu. Jego pojemność sięgała bowiem 124 790 m³, a wysokość w pozycji startowej 120 m. Każdy silniejszy poryw wiatru mógł doprowadzić do uszkodzeń. Start wymagał więc miejsca naturalnie osłoniętego, w którym prędkość wiatru nie mogła przekraczać 1,5 m/sek.

W drodze otwartego, publicznego konkursu balon zyskał nazwę „Gwiazda Polski”, najpełniej wyrażającą polskie wizje, narodową świadomość i aspiracje, jakże trafnie łącząc przy tym polskie dokonania na polu nauki, techniki i przemysłu lotniczego z polską racją stanu.

15 września 1938 r. rozłożono w Dolinie Chochołowskiej ogromny obóz (140 techników i 200 żołnierzy obsługi startowej) i podjęto przygotowania do startu, który – kierując się prognozami meteorologicznymi – ustalono na 12 października. Olbrzymią powłokę stratostatu rozłożono na ziemi, na płachtach i zakotwiczono do 40 dźwigarek. Po zmierzchu stanowisko startowe oświetlono reflektorami przeciwlotniczymi a ok. 22⁰⁰ przystąpiono do wypełniania balonu wodorem. Niestety o północy niespodziewanie zerwał się wiatr, który momentami miał siłę halnego. Postanowiono opróżnić balon. Niestety, wywołana w czasie tarcia powłoki balonu o ziemię iskra spowodowała eksplozję i pożar. 10% powłoki uległo zniszczeniu ale ocalała gondola i jej wyposażenie.

Zdecydowano o powtórzeniu startu jesienią 1939 r. w Sławsku w Gorganach. Balon odesłano do Legionowa – do naprawy. W USA zamówiono hel. Statek z 750 butlami gazu, z Nowego Orleanu dotarł do Gdyni w sierpniu 1939 r. Butle z hellem przewieziono do Sławska, ale wybuch wojny przekreślił przygotowania do startu.

Spotkanie na „Skwerze Gwiazdy Polskiej”, a takie jego miano postulował wobec władz Warszawy również prof. Stanisław Januszewski, zgromadziło wielu warszawiaków, przybyły poczty standardowe Stowarzyszenia Lotników Polskich, Aeroklubu Polski, lotniczych drużyn harcerskich. O dziejach wytwórni „Motolux”, o życiu, dziele i pasjach Jana Szala, o walorach miejsca, które uświetnił fresk i tablica pamiątkowa mówili Jerzy Jasiuk – dyrektor warszawskiego Muzeum Techniki, Jerzy Siatkowski – sekretarz generalny Aeroklubu Polski, prof. Stanisław Januszewski i córka Jana Szala – Barbara Szal - Karkowska. Dr Zofia Krawczyk, gospodarująca dzisiaj na parceli Jana Szala, która z taką pasją przywróciła kulturze narodowej zrujnowaną willę i warsztat lotniczy, opowiadała o 10-letnim bez mała wysiłku by na nowo „mówić poczęły kamienie”, byśmy czerpać mogli z dziedzictwa a na skwerze „Gwiazdy Polski”

oddać się chwili zadumy. A miejsce spotkania było wyjątkowym. To nie cmentarz i wspomnienie jeszcze jednej narodowej tragedii lecz skrawek zie-

mi znaczony pracą i tryumfem polskiej nauki, techniki i przedsiębiorczości.

Stanisław Januszewski

IV Międzynarodowy Warsztat Archeologii Przemysłowej Bukareszt–Baia Mare (Rumunia)

Od 27 września do 3 października 2004 r. rumuńskie Ministerstwo Kultury po raz kolejny zaprosiło historyków techniki i konserwatorów zabytków do podzielenia się doświadczeniami na polu ochrony dziedzictwa przemysłowego i technicznego. Akces zgłosiło niemal 50 osób, poza Rumunią z Anglii, Francji, Hiszpanii, Holandii, Rosji, Słowacji, Węgier. Z Polski udział wzięli przedstawiciele krakowskiej Akademii Górniczo-Hutniczej, prezentując swe osiągnięcia na polu zabezpieczania historycznych wyrobisk górniczych oraz Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego Politechniki Wrocławskiej "Ochrony zabytków techniki HP Nadbór". Stanisław Januszewski przedstawił problematykę ochrony zabytków techniki Gór Sowich i formułę Sowiogórskiego Muzeum Techniki FOMT – muzeum dziedzictwa kultury technicznej w czasie i przestrzeni.

Z ogromnym zainteresowaniem spotkały się wystąpienia i prezentacje multimedialne studentów

Politechniki Wrocławskiej – Grzegorza Łuźnego i Tadeusza Kłodowskiego. Pierwszy mówił o studenckim warsztacie konserwatorskim prowadzonym na pokładach HP „Nadbór” i DP „Wróblin” oraz w parowozowniach Dzierżoniowa, o osiągnięciach studenckiego ruchu naukowego Politechniki Wrocławskiej i wolontariatu Fundacji na polu ochrony zabytków techniki. Problematyka ta budzi tym większe zainteresowanie, że włączanie młodzieży w proces ochrony dziedzictwa kulturowego, od kilku lat stanowi przedmiot szczególnej uwagi Międzynarodowego Towarzystwa Ochrony Dziedzictwa Technicznego (TICCIH), podobnie jak prowadzenie dydaktyki w oparciu o studia i analizy, zajęcia laboratoryjne i warsztatowe, w oparciu o konkretne dzieła kultury technicznej.

Z niemińszym zainteresowaniem spotkała się prezentacja Tadeusza Kłodowskiego, ilustrująca inny kierunek aktywności Koła – wiążący się z ewidencją zabytków techniki. A opracował ją dla dzieł pozostających do dzisiaj na Wydziale Elektroniki Politechniki Wrocławskiej, czasami zupełnie nowej daty, ale w toku dokonywanego niemalże na naszych oczach postępu na polu informatyki i telekomunikacji komputery czy lampy radiowe sprzed kilku ledwie lat awansują dzisiaj do rangi dzieł kultury, zabytków techniki.

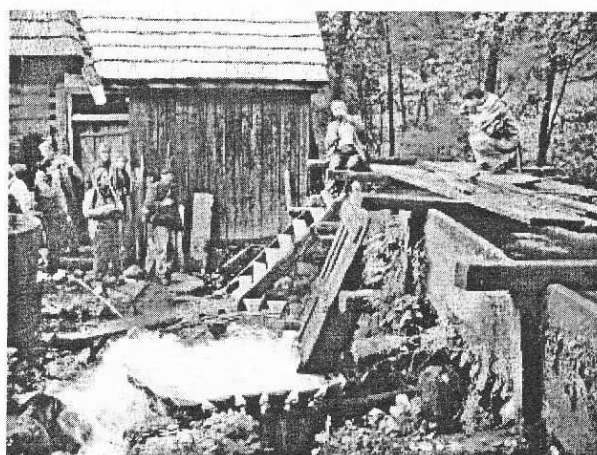
W materiałach konferencyjnych publikowane będą również opracowania Łukasza Bieleckiego o pracach na polu projektowania architektonicznego na obszarach postindustrialnych, prowadzonych w ramach Studenckiej Pracowni Architektonicznej FOMT "Projektownia", na DP "Wróblin", Magdaleny Serwatki o pierwszym na kontynen-



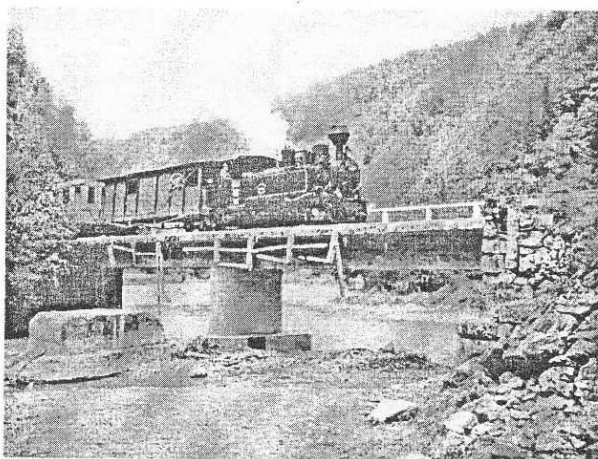
Wystąpienie studentów Politechniki Wrocławskiej



Wozy na pochylni



Folusz wodny



Parowóz na moście



Manewry na stacji



Nadal spotyka się wozy ciągnięte przez woły

cie europejskim moście żeliwnym w Łażanach k. Strzegomia i konkursie adresowanym do studentów architektury na projekt ekspozycji relikwii mostu, w 2004 r. wydobytych ze Strzegomki oraz Marka Battka o zabytkach techniki górniczej na obszarze Bramy Lubawskiej.

W dyskusji podkreślano, że niewiele uczelni w Europie może poszczycić się takimi efektami pracy z młodzieżą studencką, zwracano uwagę na profesjonalizm studenckich pasji i ich utylitarne pożytki. Podniesiono wagę organizacji prac studenckich w oparciu o zabytkowe jednostki pływające, o zabytki, kontakt z którymi wyzwala inicjatywy, ujawnia talenty i sprzyja rozwijaniu zainteresowań. Praca studentów na naszych statkach, w dzierzoniowskiej parowozowni, na bielawskim folwarku i w XIV-wiecznej kopalni rud ołowiu i srebra „Silberloch” znalazła ogólną aprobatę, owocowała wnioskiem o szerokie upowszechnienie doświadczeń Fundacji i MSKN Politechniki Wrocławskiej.

Z uznaniem spotkało się zaproszenie skierowane pod adresem uczestników Konferencji udziału w II Międzynarodowym Warsztacie Naukowym Studentów w Sowiogórskim Muzeum Techniki, w Dzierżoniowie w dniach od 2–4 września 2005 r.

Znakomitym doświadczeniem były również

liczne objazdy zabytków techniki prowadzone w regionie Maramures, w rumuńskich Karpatach. Zetknęliśmy się nie tylko z górnictwem rud ołowiu czy złota, którego tradycja sięga XIV w., także z energetyką wodną i rzemiosłem wiejskim. Szczegółne zainteresowanie towarzyszyło wizji siłowni wodnych, których koła wodne napędzały złożenia kamieni młyńskich, maszyny rolnicze, stępy do rozdrabniania owoców, prasy oleju. Z energii wody potoków karpaccich czerpie jeszcze wiele gospodarstw wiejskich, w jednej wsi znajdujemy również po kilkanaście foluszy wodnych i dziesiątki gorzelni – stale w ruchu, podobnie jak krosna, latem składowane na poddaszach a uruchamiane jesienią i zimą. Tkactwo wciąż stanowi tradycyjne zajęcie mieszkańców wsi, podobnie jak stolarka i snycerka w drewnie. Maramures to region zasobny w lasy, o mocnej pozycji przemysłu drzewnego. Uczestnicy Konferencji poznali technologie stosowane w kombinacie drzewnym w Viseul de Sus, a szczególnym zainteresowaniem cieszyła się wyprawa zbudowaną w 1932 r. wąskotorową kolejką leśną w głąb Karpat, z Viseul de Sus do Botizu doliną rzeki Vaser, na dystansie ok. 30 km. Kolej Doliny Vaser to już jedna z nielicznych w Europie kolejek tego typu, wciąż funkcjonująca w oparciu o trakcję parową, chociaż obok parowozów lory z drewnem obsługują również wąskotorowe lokomotywy spalinowe, a do transportu ludzi i materiałów wykorzystuje się także spalinowe drezyny samochodowe, eksploatowane również przez służby celne. Podróż kolejką daje znakomity wgląd w dzikie krajobrazy Karpat, pozwala również poznać organizację i warunki prac leśnych, ścinki i transportu drewna do linii kolejki a dalej do kombinatu, także ciągłą pracę nad utrzymaniem trasy kolejki, prowadzącej brzegiem górskiej rzeki, bezustannie zmieniającej bieg i rozbijającej nasyp. To również wgląd w warunki życia i pracy drwali, niezwykle ciężkiej i niebezpiecznej, czasu spędzanego w karpaccich ostępach, w surowych chatkach – robotniczych noclegowniach.

Stanisław Januszewski

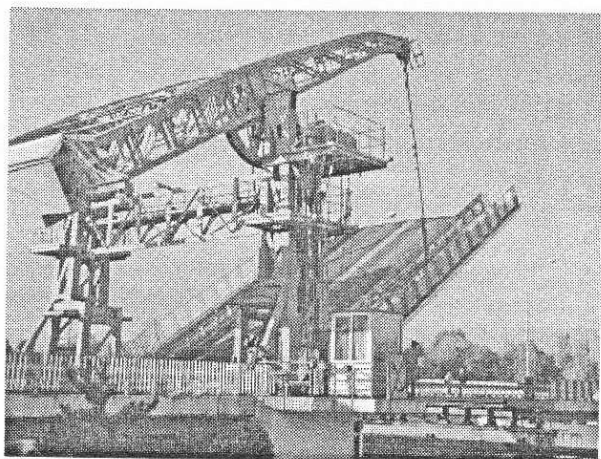
O turystyce industrialnej

W dniach od 18 do 20 października 2004 r. z inicjatywy Polskiej Organizacji Turystycznej, Polskiego Komitetu Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego – TICCIH oraz Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Szczecinie odbyła się w Szczecinie pierwsza z serii planowanych konferencji regionalnych poświęconych problematyce turystyki industrialnej. Rzecz w wypracowaniu strategii działania i promocji nowego produktu turystycznego jakim być mogą zabytki przemysłu i techniki Polski. W Europie turystyka industrialna staje się modną i z każdym rokiem coraz bardziej dochodową. Tej szansy nie chcą zaprzepaścić również polskie organizacje turystyczne, a niesie to również nowe spojrzenie na kłopotliwe dla wielu właścicieli zmaganie się z zabytkową substancją starych młynów, elektrowni wodnych, dworców kolejowych czy upadłych zakładów przemysłowych. Mogą awansować do rangi atrakcji, która odpowiednio opakowana stać się może produktem turystycznym.

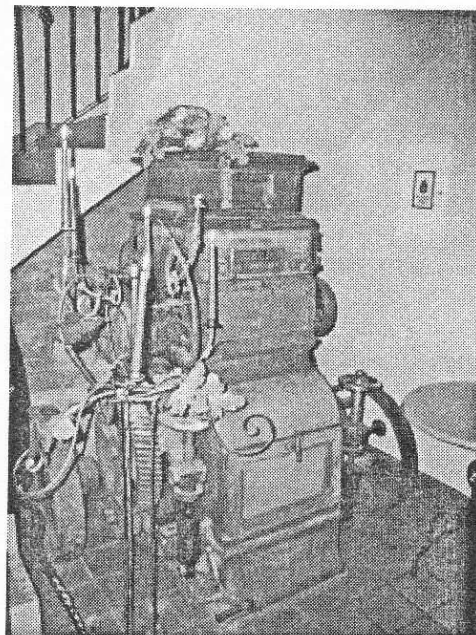
W Szczecinie uwagę skoncentrowano na dziedzictwie mostów drogowych i kolejowych – sta-

łych i zwodzonych, wśród których uwagę zwraca most kolejowy w Podjuchach z przesłem zwodzonym dla żeglugi odrzańskiej czy kłapowy most zwodzony w Dziwnowie, bądź ten w Wolinie, obrotowy. Sam Szczecin obfituje w wiele interesujących dzieł budownictwa mostowego, których przyszłość jednak w związku z potrzebą modernizacji odrzańskiej drogi wodnej rysuje się niewesoło, tym bardziej, że współczesne mosty szczecińskie z pewnością nie trafią do annałów sztuki budownictwa mostowego – wprowadzając chaos i nieład i burząc harmonię przestrzeni kulturowej i krajobrazu.

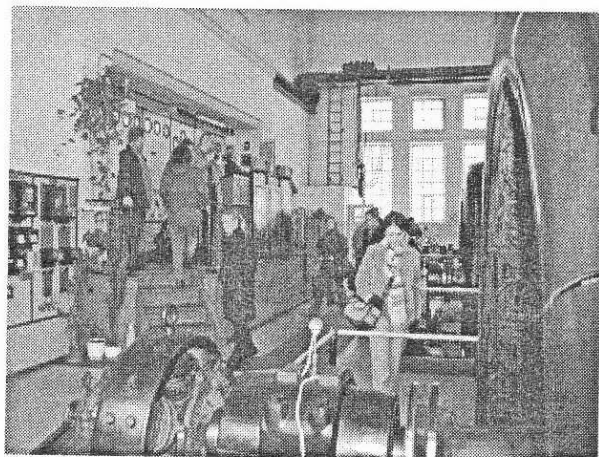
Objazd studyjny wybranych dzieł objął również elektrownię wodną Likowo z lat 1922–1924, skansen kolei wąskotorowej w Gryficach, latarnię mor-



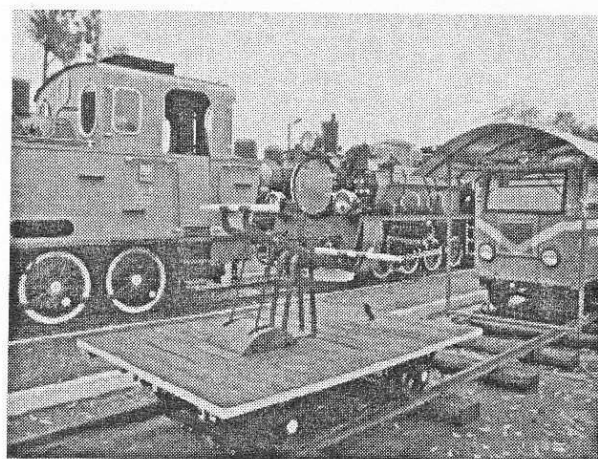
Dziwnów, most zwodzony, 1956–1995



Mlewnik walcowy, "Mały Młyn", Stargard



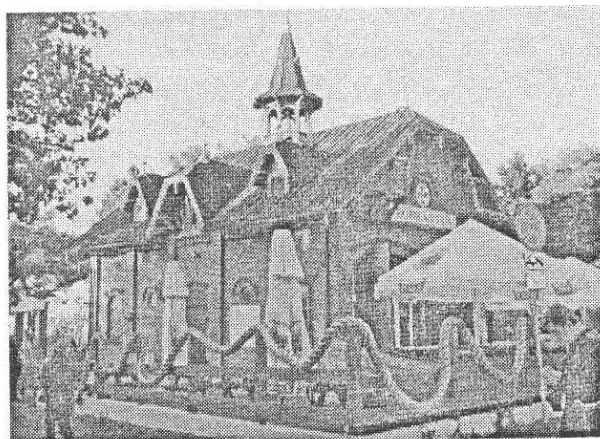
Elektrownia Likowo



Gryfice – skansen kolei wąskotorowych

ską w Niechorzu (1863–1866), stację ratownictwa morskiego w Międzyzdrojach – przysposobioną do roli smażalni ryb i „Mały Młyn” w Stargardzie Szczecińskim (1894) w 2003 r. adaptowany do roli pensjonatu i restauracji z winiarnią, stanowiący wdzięczny przykład możliwości czerpania z turystyki, prowadząc odwiedzającego go w bogate dzieje stargardzkiego przemysłu rolno-spożywczego.

Uczestnicy Konferencji wskazywali na rolę jaką w promocji zachodniopomorskiego odgrywać może ochrona dziedzictwa technicznego i na jego atrakcyjność dla kształtowania nowych programów rozwoju gospodarczego, wiązanych z turystyką. Prof. Stanisław Januszewski przedstawiał doświadczenia Fundacji na tym polu – prezentując programy użytkowe zabytkowych statków Floty FOMT i ofertę Sowiogórskiego Muzeum Tech-



Międzyzdroje – dawna stacja ratownictwa morskiego

niki FOMT adresowaną również dla turystyki industrialnej.

Marian Kosicki

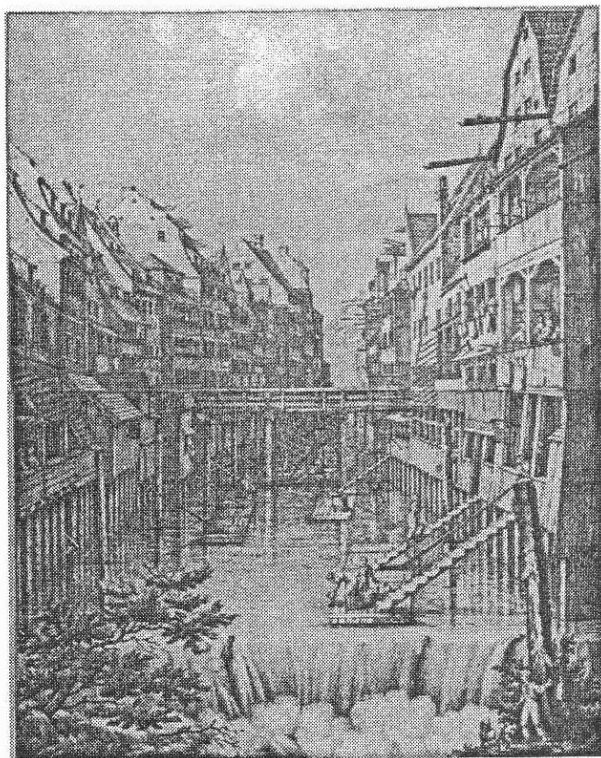
Fosy miejskie

Starsza (zwana Czarną Oławą) – biegnąca niegdyś śladem obecnej ulicy Kazimierza Wielkiego i Nowy Świat – już nie istnieje. Późniejsza – biegnąca wzdłuż obecnej ulicy Podwale łączy ulicę Juliusza Słowackiego z placem 1 Maja i mostem Sikorskiego.

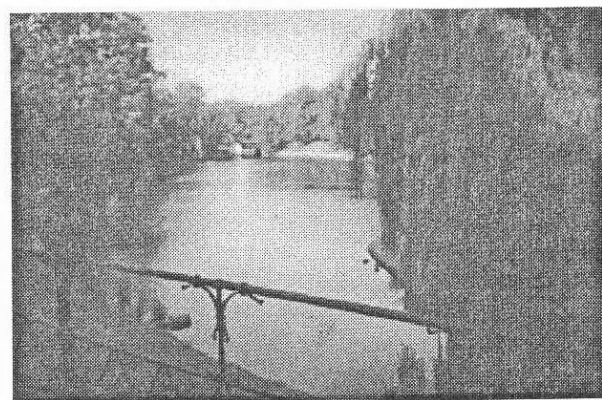
Przed powstaniem dolnego, Mieszczańskiego Stopnia Wodnego, ówczesne władze miejskie użytkowały dwa młyny na sztucznym korycie rzeki Oławy (fosie) wytworzonym w celach obron-

nych i okrażającym miasto od strony południowej i zachodniej. Koryto to wykopano w naturalnym obniżeniu terenowym w 1291 roku a gmina wybudowała na nim dwa młyny. Jeden zwany młynem Siedmiu Kół i drugi – noszący miano Ketzel. Oprócz zdokumentowanych młynów istniały tu również: tartaki, papiernie, szlifiernie kamieni, kuźnie, grępalnie, tkalnie, młyny olejowe, folusze (z których pierwszy zbudowano w 1267 roku) oraz inne liczne zakłady produkcyjne wykorzystujące energię koła wodnego. Urządzeniami hydrotechnicznymi były głównie podsiębierne koła wodne. Wody fosy były również wykorzystywane przez ówczesnych mieszkańców do celów bytowych. Pracznicy na brzegach prały bieliznę.

Do picia używano wody czerpalnej ze studni kopanych. Do odprowadzania nieczystości służyły kloaki i fosa miejska. Po wybudowaniu pierwszych wodociągów wprowadzono zakaz odprowadzania zanieczyszczeń powyżej miejsc poboru



Domy nad Oławą (nad wewnętrzną fosą) Białoskórniczą, rys. H. Mützel, 1826, MN Wrocław



Fosa miejska na wysokości Wzgórza Partyzantów (część pł.d-wsch.) z widocznym przepustem pod ul. Piotra Skargi

wody. W tym celu wykopano w 1581 roku między murami miasta a rzeką specjalny rów, który odprowadzał nieczystości poniżej stopnia dolnego.

W czasie rozbudowy miasta i jego fortyfikacji w pierwszej połowie XIV wieku wykonano w obniżeniu terenowym (po powodziowym) fosę zewnętrzną – po rozebraniu fortyfikacji zachowaną w większości do dziś, pomimo wielokrotnych planów jej zasypania.

Udało się to natomiast z fosą wewnętrzną, którą (po jej wcześniejszym zamuleniu i zanieczyszczeniu) zasypano w 1866r., a jej śladem powstała szeroka ulica z bulwarem pośrodku, której jedna strona nosiła nazwę Siedmiu Kół. Drugą zaś, będącą lewym brzegiem Oławy nazwano po 1945 r. ulicą

Kazimierza Wielkiego. W latach 70. XX w. utworzono ulicę o jednej nazwie Kazimierza Wielkiego. Jest to arteria sześciopasmowa dla samochodów z dwoma torowiskami dla tramwajów pośrodku, znana też jako trasa W-Z.

Po rozebraniu fortyfikacji wzdłuż brzegów fosy zewnętrznej utworzono promenadę, a sama fosa służyła mieszkańcom do rekreacji. Na wlocie – od strony Odry cumowały gondole, a na wysokości promenady Staromiejskiej, od strony wschodniej – kajaki, a obecnie rowery wodne. Dzięki obszernym przepustom pod ulicami Świdnicką i Krupniczą istnieje połączenie wodne na całej jej długości.

Ryszard Majewicz

Odrzańska Droga Wodna – europejskie dziedzictwo

Uwarunkowania żeglugi na Odrze od XIII–XV w.

Cz. I

Do momentu pojawienia się struktur państwowych na obszarze Nadodrza podstawowymi ograniczeniami dla prowadzenia działalności żeglugowej były uwarunkowania naturalne. Ugruntowanie się organizmów państw, na czele których stał monarcha, będący „właścicielem” państwa, doprowadziło do pojawienia się nie znanych do tej pory ograniczeń. Akty władzy monarszej niekorzystnie wpływały na transport wodny po rzece, jednak przynosiły korzyści lokalnym społecznościom, co w konsekwencji prowadziło do wyłonienia się wzdłuż Odry silnych i broniących swoich pozycji ośrodków handlowych. Ważnym elementem stosunków handlowych między tymi centrami była odrzańska arteria komunikacyjna.

Wraz z pojawieniem się państw i ich właścicieli wystąpiły też ambicje i aspiracje monarchów. Prowadziły one do częstych zmian politycznych wpływów na obszarze Nadodrza i były powodem braku jednolitej, długofalowej polityki żeglugowej.

Nieodzownym atrybutem monarchów były ich regalia, czyli wyłączne dziedziny działalności, do prowadzenia których mieli oni wyłączne prawo. Do najważniejszych należały: regle ziemi, regale wodne, regale młyńskie, z których wywodziły się inne m. in. regale rybołówstwa uprawniające monarchę do połowu wielkimi sieciami bądź przy pomocy jazów, regale wodne, którym objęte były rzeki posiadające większe znaczenie oraz regale młyńskie, będące wyłącznym prawem monarchy do zakładania i eksploatacji młynów wodnych na rzekach monarszych. Następujący w kolejnych wiekach rozwój systemu przywilejów czy immunitetów prowadził do stopniowej likwidacji regaliów na rzecz panów, miast czy klasztorów w postaci przywilejów i praw¹.

Do podstawowych praw wykonywanych przez monarchę lub udzielanych innym nobilito-

wanym, mających istotny wpływ na warunki uprawiania żeglugi po Odrze należały: prawo do pobierania opłat celnych, opłat żeglugowych, opłat mostowych, przywileje żeglugowe, przywileje młyńskie oraz prawo składu wielkich miast.

Oplaty. Żegluga po Odrze od dawna obarczona była różnorodnymi opłatami. Przez lata zmieniały się ich nazwy oraz przedmiot obciążeń. Dogodnym miejscem do ich pobierania były mosty i jazy. Pierwsza wzmianka o opłacie pobieranej za korzystanie z drogi wodnej w miejscowościach: Krosno Odrzańskie i Przybrzeg pochodzi z 18 lutego 1286 r.² Oprócz opłat z tytułu przejazdu po rzece pobierane były także opłaty od przewożonych ładunków. Znane są opłaty celne (*Wasserzolle*) pobierane od 1332 r. przez miasto Wrocław za spławiane tędy drzewo³. Z biegiem lat przybierało uprawnień do nakładania opłat. Prawo takie 28 sierpnia 1349 r. otrzymało od księcia Bolesława II z Legnicy miasto Brzeg Dolny. W ramach uprawnienia miasto mogło pobierać opłatę mostową (*Brückenzoll*), opłatę żeglugową (*Wasserzoll*) i opłatę solną (*Salzgefälle*)⁴. Nie było konsekwencji oraz planu w udzielaniu przez monarchów uprawnień. Wydawali oni prawa nie tylko uprawniające do pobierania opłat, ale także uprawnienia znoszące je. Prawa takie nazywano: przywilejami żeglugowymi lub zwolnieniami z opłat żeglugowych.

Przywilej żeglugowy (*Privilegium für die freie Schifffahrt auf der Oder*) lub zwolnienie z opłat żeglugowych (*zollfreie Schifffahrt*), to uprawnienia, o które starali się przede wszystkim feudałowie oraz klasztory. Począwszy od XIII w. o prawo to zaczęli ubiegać się też zamożni mieszczaństwo bądź większe miasta. Jednym z pierwszych przywilejów żeglugowych udzielonych przez monarchę, a nie dotyczącym duchownych, był wydany 26 marca 1337 r. przez króla Jana Luksemburskiego przy-

wilej wolnej żeglugi dla miasta Wrocławia. Zwalniał on kupców pochodzących z miasta ze wszelkich opłat oraz innych utrudnień żeglugowych. Ponad półtora wieku później uprawnienie Wrocławia do wolnej żeglugi zostało potwierdzone 19 sierpnia 1490 r. przez Władysława – króla Węgier i Czech⁵.

Przywilej młyński wykorzystywany był dla konkurencyjnej w stosunku do żeglugi formy wykorzystania rzeki. Równolegle z żeglugą na Odrze rozwijał się przemysł przetwórstwa rolnego. Na przełomie XII i XIII w. rzekę zabudowywano młynami wodnymi. Specyfiką młynów było ich położenie. Usytuowane były w poprzek nurtu, tworząc tamy piętrzące wodę służącą do poruszania urządzeń młyńskich. Właścicielami młynów z reguły byli ludzie nobilitowani. Należeli do nich wysocy urzędnicy i duchowni.

Młyny odrzańskie były bardzo uciążliwe dla marynarzy, gdyż ich konstruktorzy nie przewidywali zaopatrzenia ich w jakiejkolwiek urządzenia pomagające statkom i załogom pokonywać te budowle wodne. Marynarze pragnący pokonać jazy, przed młynami wyciągali statki na ląd, gdzie następnie były przeciągane na drugą stronę jazu. Pierwsze akty prawne próbujące pogodzić odrzańskie interesy marynarzy i młynarzy wydane były w XIV w.

Sprzeczność interesów pomiędzy młynarzami a żeglarzami owocowała licznymi aktami prawnymi władców lub urzędników próbujących rozwiązywać spory. Zaangażowany w załatwienie sprawy cesarz Karol IV 8 października 1349 r. wydał przepis nakazujący rajcom miasta Wrocławia usunięcie jazów w mieście.

Dla przejścia statków młyny najczęściej posiadały niewielkie przepławki. Były nimi wąskie przesmyki wyłożone deskami, po których statki w dół rzeki ześlizgiwały się, a w górę były wciągane specjalnymi windami. O karkołomnych wyczynach, do jakich zmuszani byli marynarze podczas rejsów po Odrze, świadczy wysokość spiętrzenia wody na niektórych młynach, które dochodziło do 8–12 łokci.

Prawo składu (Stapel- und Niederlagsrecht). Pierwszym z wielkich miast nadodrzańskich, które uzyskało ok. roku 1250 prawo składu, był Frankfurt. Statki płynące z różnych stron przez Frankfurt miały obowiązek wystawienia towarów w mieście na okres trzech dni. W tym czasie handlowcy frankfurccy byli uprawnieni do kupowania składowanego towaru po atrakcyjnych cenach. Po upływie terminu składu, pozostała, nie sprzedana część ładunku mogła zostać ponownie załadowana na statek i odpłynąć do portu docelowego. Prawo składu bardzo utrudniało działalność handlową kupców, dowodzi tego chociażby pismo obywateli Szprotawy z 13 września 1433 r., którzy

skarżyli się, że od długich lat każdy towar, załadowany w Krośnie który, czy to drogą lądową czy Odrą do Szczecina jest wysłany, we Frankfurcie oraz we wszystkich innych miastach, podlega cłom oraz jest wyladowywany na ląd.

Oprócz uwarunkowań, które ograniczały żeglugę śródlądową, pojawiły się też takie, które wpływały na nią pozytywnie. Należała do nich walka z powodzią. Niestety, inicjatywy te, podobnie jak inne związane z rzeką miały jedynie wymiar lokalny i nie były skutecznym sposobem ochrony mieszkańców Nadodrza przed powodziąmi, ani poprawy bezpieczeństwa żeglugi. Pierwsze wały były luźnymi nasypami ziemnymi chroniącymi pojedyncze osady. Budowane zabezpieczenia były nietrwałe i nie tworzyły ciągłej, nieprzerwanej linii, co było podstawowym wymogiem ich skuteczności. Pierwsze obwałowania powstały pod Frankfurtem w 1348 r., Boguminem w 1355 r., Brzegiem w XV w. Do groźnego zablokowania przepływu wody, skutkującego powodziąmi, dochodziło także przez niefrasobliwe zachowanie się mieszkańców Nadodrza. Jednym z niezbyt chlubnych zwyczajów Wrocławian było ich przyzwyczajenie do wrzucania do rzeki przedmiotów, które nie były potrzebne w obejściach. W efekcie śmieci w rzece było tak dużo, że skutecznie blokowały przepływ wody w rzece, powodując jej wystąpienia z koryta. Problemem tym zajął się w latach 1468–1482 biskup Wrocławia Rudolf, który ostrzegał mieszkańców Wrocławia przed mogącymi nastąpić powodziąmi i nawoływał, aby powstrzymać się od wyrzucaniem śmieci do rzeki.

Pierwsi walkę z ograniczeniami żeglugowymi, stosowanymi przez państwo elektorów brandenburskich, próbowali podjąć Habsburgowie. Ich nadodrzańska prowincja Śląsk leżała w górnym biegu rzeki. Do żywotnych interesów prowincji należało wprowadzenie w życie zasady wolnej żeglugi wzdłuż całej Odry. Niekorzystne położenie prowincji względem ujścia rzeki oraz niekorzystne warunki nawigacyjne rzeki inspirowały władców austriackich do poszukiwania rozwiązań korzystnych dla transportu wodnego. Choć nie potrafili znacząco poprawić warunków żeglugi, byli prekursorami zasad nowoczesnej żeglugi odrzańskiej.

¹ J. Bardach, *Historia ustroju i prawa polskiego*, Warszawa 1999, s. 72.

² H. J. Uhlemann, *Historisches vom Strom die Oder – ihre Entwicklung von Natur-zum schiffbaren Strom*, Gelsenkirchen 1999, s. 66.

³ K. Wutke, *Die Schlesische Oderschiffahrt in vorpreussischer Zeit. Urkunden und Aktenstücke*, "Codex Diplomaticus Silesiae", Breslau 1896, t. 17, s. 5.

⁴ Tamże, s. 7.

⁵ Wutke, *dz. cyt.*, s. 14.

Żegluga pasażerska, turystyczna i sporty wodne

Cz. II

1. Żegluga pasażerska na Odrze w końcu XX wieku

Na drodze wodnej Odry jedynym armatorem obsługującym ruch turystyczny i pasażerski (poza rejonem Szczecina) było Państwowe Przedsiębiorstwo Żegluga na Odrze we Wrocławiu.

W ostatniej fazie działalności tego armatora w posiadaniu 5 statków pasażerskich typu Goplana SP150 (nie licząc tramwaju wodnego "Kaczuszka"). Pojemność pasażerów 205 osób. Do dyspozycji pasażerów były: pokład dziobowy otwarty, pokład rufowy zadaszony, pomieszczenie dziobowe z barem i pomieszczenie rufowe.

Na okres sezonu letniego (maj - wrzesień) armator po jednym statku przeznaczał do obsługi następujących rejonów:

Górny Śląsk - Gliwice

Opolszczyzna - Opole

Ziemia Lubuska - Nowa Sól lub Cigacice

Ze względu na swoją pojemność statki te nadawały się do przejażdżek dla wycieczek szkolnych głównie w miesiącach czerwiec i wrzesień oraz dla wycieczek kolonijnych w miesiącach wakacyjnych. To było zaletą tych statków. Wadą natomiast było ograniczenie uzyskania minimum 40 osób, później 20, aby odbyć rejs mimo, że na przystaniach były wystawione rozkłady jazdy.

2. Opole

Opolski Węzeł Wodny przedstawia jasno ukształtowany system rozrządu wód, na który składa się rzeka Odra, Kanał Młynówka i Kanał Ulgi, o łącznej długości ok. 13 km. Największą atrakcją miasta jest Kanał Młynówka ze starą prawobrzeżną zabudową, nazywaną "Opolska Wenecja" oraz ciąg brzegów porośniętych drzewami, których konary chylą się ku wodzie.

Na tle wykorzystania płynących wód przez mieszkańców miasta przeprowadzona była dys-

kusja w opolskich środkach masowego przekazu. Przeważał pogląd o gondolach i tramwajach wodnych, ale widziano również potrzebę uaktywnienia sportów wodnych. Wprowadzenie gondoli i tramwajów wodnych jest ze wszelkich miar zasadne z uwagi na urokliwy charakter Młynówki. Realizacja tych zamierzeń wymagać będzie odremontowania śluzy Młynówka (57,50×8,60×1,25), częściowego odmulenia dna Kanału i uporządkowania brzegów.

Pozostałe szlaki wodne są zdolne do przyjmowania największych jednostek, jakich ruch jest dopuszczalny na Odrze. W wielu dogodnych miejscach nie ma jednak przystani w ogóle, a istniejące nie spełniają współczesnych warunków eksploatacyjnych.

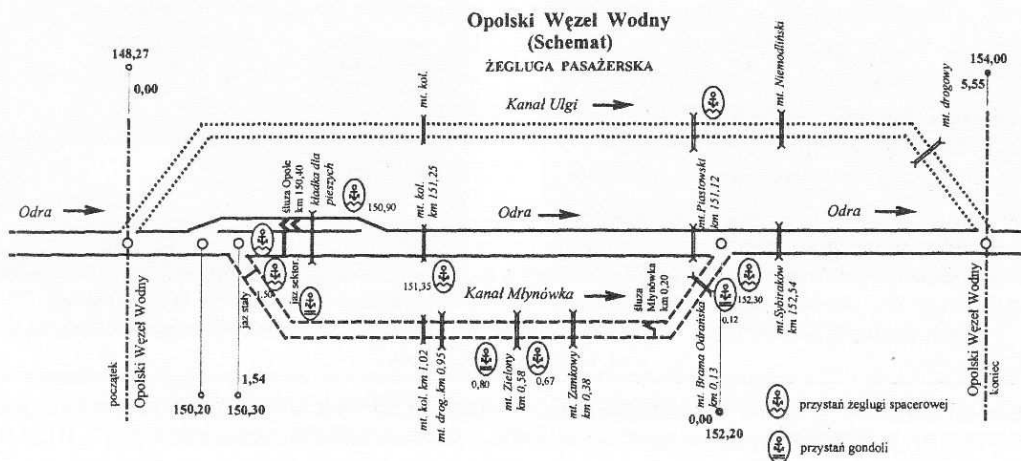
Inspektorat Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Opolu przygotował jasną i spójną koncepcję ożywienia akwenów opolskich. Przygotowany jest również pod względem dokumentacyjnym.

Tramwaje wodne mogą kursować po całym Opolskim Węźle Wodnym. Przystanie mogą być zlokalizowane:

- na Kanale Młynówka przy Hotelu Piast, przy ul. Mozarta oraz na początku Kanału;
- na Odrze przy ul. Konopnickiej, ul. Odrowążów (siedziba Inspektoratu RZGW), przystań kajakowa przy ujściu Potoku Wińskiego i powyżej jazu Opole, a poniżej rozdziału Kanału Młynówka;
- na Kanale Powodziowym w rejonie mostu Niemożlińskiego.

Tramwaje wodne mogłyby odbywać dłuższe rejsy w dół rzeki w kierunku stopnia Wróblin i dalej do Dobrzecza, jak również w górę rzeki w kierunku Stopnia Groszowice.

Odpowiednie przygotowanie przystani przy ul. Odrowążów pozwoli na cumowanie dużych statków pasażerskich o dł. ok. 85 m.



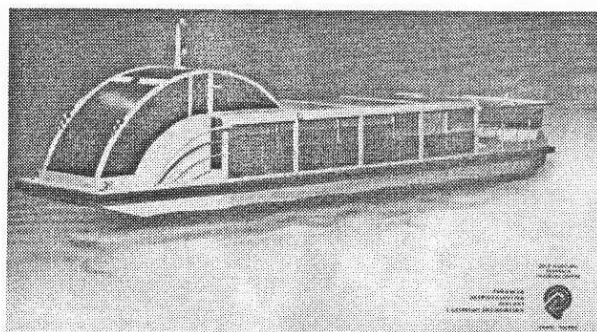
Gondole kursowałyby po Kanale Młynówka, gdzie mogłyby znajdować się 3-4 przystanie.

Sporty wodne, głównie wioślarskie i kajakowe mają w Opolu długą tradycję. Uzęglownienie Kanału Młynówka uatrakcyjni i niewątpliwie przyczyni się do ożywienia tych sportów.

Atrakcyjność przedstawionych przystani wynika m.in. z przeznaczenia dla określonych jednostek pływających. Przystanie przy ul. Odrowążów, w Potoku Wińskim czy powyżej jazu na Odrze są dogodnymi dla dużych jednostek, z dużą ilością pasażerów. Pozostałe przystanie predestynowane są do tramwajów wodnych.

Poza klasyfikacją przystani w zależności od ich przeznaczenia i przepustowości, wyróżnia się przystanie stałe i pływające.

Przystanie stałe są budowlami trwałymi i wymagają znacznych nakładów. W miejscach o trudnej zabudowie i tam, gdzie frekwencja nie jest pewna wystarczy zainstalować przystań pływającą w rodzaju pontonu przechodniego. Dla bezpieczeństwa pasażerów należy wykonać dogodne zejście, a dla bezpieczeństwa postoju statków i pontonu



Projekt nowoczesnego tramwaju wodnego

punkty cumownicze w postaci brzegowych punktów cumowniczych.

Zasadność uruchomienia żeglugi pasażerskiej w Opolu potwierdza choćby możliwość organizowania wycieczek do zamku w Rogowie. Żegluga ta mogłaby objąć swym zasięgiem również Dobrzeń, który jest gminą ludną i prężną, o dużych tradycjach wycieczek wodniackich. Jako przystań może być tu wykorzystanie nabrzeża pionowego w stoczni rzecznej.

Marian Kosicki

Odplynęło z wielka falą odrzańską...

Jak wyleczyć nałóg

*Pije Kuba do Jakuba
Jakub do Michała...*

Załogi statków Żeglugi na Odrze płynąc z ładunkiem do krajów Europy Zachodniej otrzymywały z reguły 25 diet po 8 marek zachodnich za dobę. Przejście przez wody NRD w jedną stronę trwało zwykle dwa dni i za to otrzymywały po 20 marek za dobę. W relacjach przewozów zagranicznych diety miały różne przeznaczenie. Reguła była taka, aby możliwie najszybciej być już na Zachodzie. Zawsze więc było 80 marek enerdowna na drobny zakup lub z przeznaczeniem na "przelew".

Swego czasu BM-500 płynąc do Belgii, późnym wieczorem zacumowała przy miejscowości Handelsleben na Mittellandkanal. Załoga postanowiła pójść do najbliższego baru. Było pusto, tylko pod ścianą kiwał się nad stolikiem facet o fioletowym nosie. Kiedy zamawiali wódkę, z litości zamówili

i dla biednego opuszczonego przez los człowieka pod ścianą. Barman odradzał, mówiąc że to największy opój w całej okolicy, wszystkich upija i nikt z nim nie chce pić.

Wówczas Michałowi przyszedł do głowy szatański pomysł. Szybko pobiegł na beemkę i przyniósł pół litra spirytusu z partii przeznaczonej na "wymianę" w Belgii. Poprosili barmana o szklanczki, nic nie wyjaśniając opojowi zaproponowali polską wódkę. Facet wypił duszkiem około 150 gramów spirytusem i padł pod stół. Kiedy doszedł do siebie wybiegł z baru krzycząc, że nie chce polskiej wódki i nie chce już żadnej wódki.

W drodze powrotnej z Belgii zatrzymali się znowu w Handelsleben i zaszli do znanego baru. Barman postawił na ich stoliku pół litra wódki *halb und halb*. Zdziwionym Polakom wyjaśnił, że to od żony opoja. Jest szczęśliwa, bo od owego spotkania z polskim spirytusem przeszedł na wiarę zwaną abstynencją.

myk

Korespondencje prosimy kierować na adres: Marian Kosicki, tel. dom. (71) 321 45 86, kom. 506 814 245
H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@pwr.wroc.pl; http://www.nadbtor.pwr.wroc.pl. „Bractwo Mokrego Pokładu”
red. techn. Marek Battek

Mecenasi Biuletynu: Browary Dolnośląskie „PIAST”; ODRATRANS S.A.; NAVICENTRUM Sp. z o.o.;
RZGW Wrocław; MALBO Sp. z o.o. – Stocznie Wrocław i Malczyce