

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.nadbtor.pwr.wroc.pl

Biuletyn Nr 30

Rok IV

Luty 2006 r.

Komodor Bractwa Mokrego Pokładu kmdr por. Mieczysław Wróblewski

Kariere oficera zawodowego rozpoczął jako szesnastolatek od wstąpienia do Korpusu Kadetów w Chełmie w 1930 r., po czym wstąpił do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. Rok 1938 to promocja na podporucznika marynarki, przyjęcie u Prezydenta RP, zdjęcie w galowym mundurze, które zamieszczone jest w wielu publikacjach i przydział na ORP „Rybitwa”. Okręt w Grupie Obrony Wybrzeża wchodził w skład Morskiej Obrony Wybrzeża. We wrześniu 1939 r. podczas wykonywania operacji „Rurka” – stawianie zagrody minowej w Zatoce Gdańskiej – ppor. mar. Mieczysław Wróblewski był ZDO, tj. zastępcą dowódcy okrętu i sprawował nadzór nad artylerią okrętową. W czasie nalotu niemieckiego lotnictwa został kontuzjowany. Najgorsze miało dopiero przyjść. 2 października Hel kapitulował, a młody podporucznik trafił do niewoli i przebywał w kilku obozach jenieckich, a na końcu w Oflagu IIC Woldenberg (obecnie Dobiegniew). Kmdr Mieczysław Wróblewski należy do grona ostatnich już obrońców polskiego Wybrzeża na morzu 1939 r. Większość ich odeszła na wieczną wachtę.

W oflagu znaleźli się oficerowie zawodowi i oficerowie rezerwy. Spotkało się więc tu wielu ludzi różnej profesji z całej Polski. Komandor Wróblewski wspominał swego czasu, a ja zapamiętałem ciekawe nazwiska: Kazimierz Rudzki – aktor, Bogdan Paprocki – te-



nor, książę Edward Czetwertyński – prof. Politechniki Warszawskiej (wspaniały podręcznik „Hydrologia”), książę Eustachy Sapiecha, hr. Józef Mycielski. Ciekawe, że w obozach jency trzymali się razem według formacji, ale marynarka dogadywała się z kawalerią. Może dlatego powstało powiedzenie „konna marynarka”. Tylko kto szczyił się tym określeniem? Na pewno nie ludzie z floty.

Po wyzwoleniu podjął ponownie służbę w Marynarce Wojennej. W szybkim czasie w służbie pod białoczerwoną banderą przychodzą nowe sukcesy. Zostaje oficerem flagowym dowódcy Marynarki Wojennej, dowódcą ORP „Żuraw” (bliźniak „Rybitwy”). Wreszcie

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



Po promocji oficerskiej w 1935 r.

zostaje dowódcą dywizjonu trałowców typu „delfin”. A więc dowodzi okrętami tej klasy, na których rozpoczął służbę i walczył z najeźdźcą.

Nadszedł rok 1952, który przyniósł czystki wśród oficerów Wojska Polskiego. Najboleśniej odczuli to oficerowie Marynarki Wojennej. Zasłużeni dla Polski w walkach na morzach i oceanach, cierpiący niewolę w oflagach, z powodu zdobycia szlifów oficerskich przed wojną muszą opuścić pokłady okrętów. Najbardziej przykre było to, że musieli osiedlać się ponad 100 km od Wybrzeża i tam szukać nowej, jakiegokolwiek pracy.

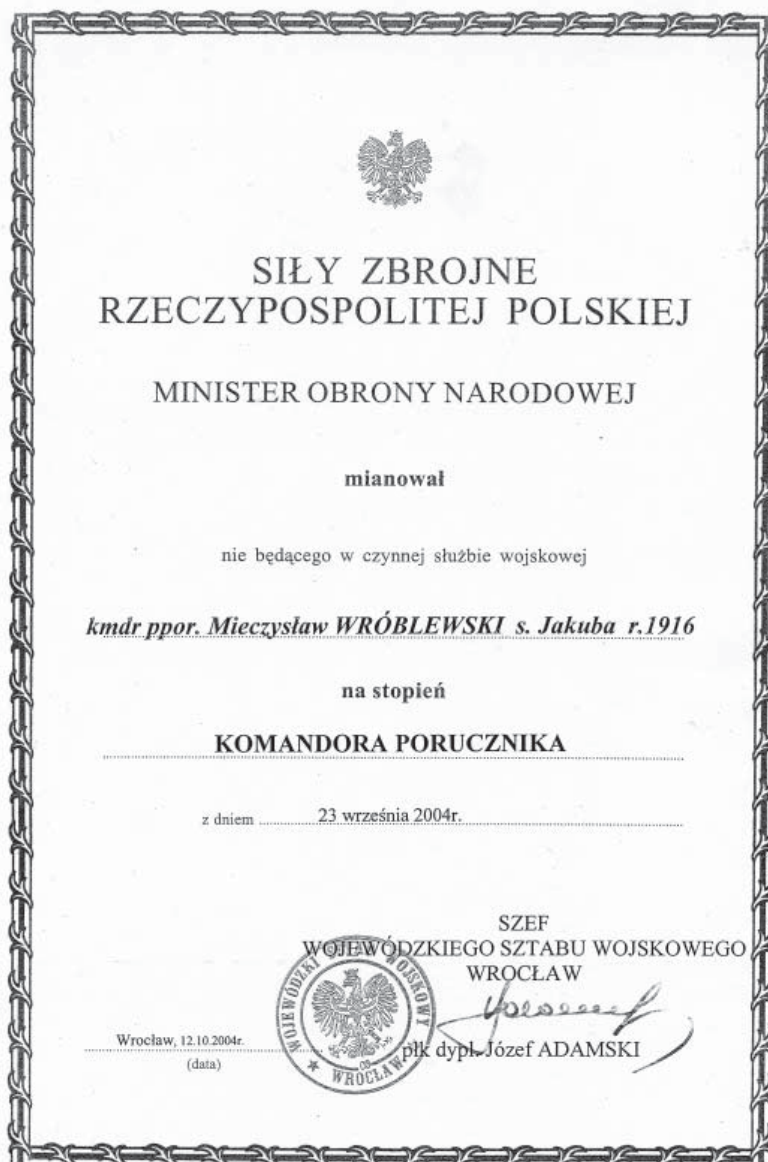
Kmdr ppor. Wróblewski trafia do Wrocławia, gdzie otrzymuje zatrudnienie w Lidze Morskiej pełni obowiązki inspektora nadzoru ds. jednostek pływających z własnym napędem mechanicznym. Uzyskuje pierwsze lokum na zamieszkanie przy ulicy Na Grobli. Tu po raz pierwszy spotyka się z Odrą. Wówczas nie mógł wiedzieć, że z tą rzeką zwiąże się już na zawsze.

Miał jednak świadomość, że to nie Marynarka, a system, jaki wówczas panował spowodował odsunięcie go od morza – taki los! Wówczas było Ludowe Wojsko Polskie, Ludowe Lotnictwo itd. Z dumą podkreślał, że w czasach Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (PRL) jedynie Marynarka Wojenna zachowała niezmienny symbol z II RP – **ORP** – Okręt Rzeczypospolitej Polskiej*.

Podjął pracę w Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych jako inspektor nadzoru nad żegluga, by następnie objąć kierownictwo w powstałym w 1961 roku Inspektoracie Żeglugi Śródlądowej.

Przeprowadzając inspekcje statków i szlaku żeglownego nie rozstaje się z aparatem fotograficznym. Wywołuje filmy i robi odbitki w łazience swego mieszkania. Tak powstaje jedyny w swoim rodzaju dokument o statkach jakie pływały na Odrze i ludziach, którzy na nich pływali. Przy płynącym zestawie holowniczym, czy następnie zestawie pchanym mimo woli powstaje dokument stanu drogi wodnej i ubezpieczeń brzegowych. Najpiękniejszym efektem jego pracy jest cykl siedmiu zdjęć z wieży kościoła w Lubiążu, umownie nazywany „przejście dużego holendra”. Przynajmniej jedno z tych zdjęć jest przywoływane w różnego rodzaju publikacjach. Bo czyż może być piękniejszy widok, niż pióropusz dymu wydobywający się z komina potężnego parowca? Dokumentował istnienie i przemijanie epoki parowców z systemem holowanym wraz holownikami o pędnikach kołowych oraz narodziny systemu pchania, który w pełni wykorzystywał napęd spalinowy.

Jednocześnie rozpoczął w Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu wykłady przedmiotów nazywanych zawodowymi, takich jak manewrowanie statkiem, wiedza okrętowa, meteorologia żeglarska i in. Powstał skrypt „Teoria prowadzenia statku”, napisany pięknym językiem, z olbrzymią ilością rysunków i wykresów jest niepowtarzalnym podręcznikiem z tej dziedziny. Wychował wielką rzeszę marynarzy. Jako kierownik In-



MON-Kad-rz/6a. Druk BTAPIZ zam. 257/02

spektoratu i przewodniczący komisji egzaminacyjnej „przemaglował” i mianował wielu znanych, wspaniałych kapitanów.

Dowodem uznania jego zdolności pedagogicznych są listy i telefony od dawnych uczniów, którzy są obecnie kapitanami, inżynierami, magistrami i doktorami.

Stanowisko głównego nawigatora w Zjednoczeniu Żegluga i Stoczni Rzecznych jakby oddaliło go od załóg pływających. Spotkać można go było przy okazji wodowań i odbiorach statków, zawsze z aparatem fotograficznym. Interesuje się losami uczniów ze szkoły żegluga, śledzi ich karierę zawodową. Opracowywał instrukcje, opiniuje lub wprowadza nowe formy przepisów i instrukcji. Z ramienia ONZ przebywał w Afryce, gdzie wprowadzał po raz pierwszy przepisy żeglugowe dla tamtejszych dróg wodnych.

Był w zespole, który zorganizował się jako Bractwo Mokrego Pokładu. Na zasadzie starszeństwa (w nomenklaturze wojskowej) i na podstawie doświadczeń oraz ogólnej sympatii kmdr por. Mieczysław Wróblewski został wybrany **I komodorem Bractwa Mokrego Pokładu**. Uczestniczy we wszystkich spotkaniach Bractwa współprzewodnicząc posiedzeniom wraz ze Zbigniewem Priebe. Na każdym spotkaniu ma nam zawsze do opowiedzenia jakąś anegdotkę lub interesujący fragment ze swego życia, czy też epizod z życia floty lub żegluga.

Marian Kosicki

* W okresie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (PRL) jedynie Marynarka Wojenna zachowała niezmienny symbol z II RP – Okręt Rzeczypospolitej Polskiej – ORP.

Pomnik Odry

Obiektywem kreślił Odrę. Odrę żywą – statkami, ludźmi, krzątaniem przy utrzymaniu budowli hydrotechnicznych, pracą portów, stoczní. Zapisał czas przemiany żeglugi odrzańskiej, od lat 50. XX w. gdy na rzece panowały statki parowe – bocznokołowe, tylnokołowe, śrubowe, po lata 60. i 70 XX w. – po czas nadejścia barek motorowych i pchaczy. Ocalił naszej pamięci czas, który przeminął, i świadków świetności żeglugi odrzańskiej. Aparatem fotograficznym utrwalił nie tylko statki, także załogi holowników parowych, jednostek białej floty, statków inspekcyjnych i szkolnych, kapitanów, maszynistów, sterników, palaczy.

Swą kolekcję unikatowych negatywów ofiarował Fundacji Otwartego Muzeum Techniki.

To niemal 15000 klatek o wybitnej wartości historycznej. Stale się przy tej kolekcji wciąż krząta. Bezustannie ją porządkuje, pomaga w upowszechnianiu tego zbioru, czy to drogą publikacji wybranych fotografii, czy też drogą ich ekspozycji w muzeach polskich, niemieckich, brytyjskich.

Dzisiaj to najbogatsza kolekcja fotografii odrzańskiej w Polsce, fascynująca znakomitymi kadrami, starannością planu, profesjonalizmem sztuki fotografowania i przesłaniem autora, sięgającym sfery kultury, losu rzeki i człowieka. To dzieło kmdr por. Mieczysława Wróblewskiego utrwala i jego biografię, tak mocno związaną z Odrą i Wrocławiem.

Stanisław Januszewski



Duży holender na trawersie obserwatora. Dwaj palacze po wykonaniu zadania wyszli na pokład. Stoją przed sterówką oparci o zejściówkę do kabin kapitana. Za rufą widoczny odrzut wody przez śruby napędowe. Fot. M. Wróblewski

Leszek Stelmaszyk wspomina

IŻŚ przejąłem po Komandorze w grudniu 1972 roku, po jego przejściu do Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej.

Miałem szczęście widzieć rozkwit transportu rzeczno-g. Inwestowaliśmy w nowe technologie. Budowaliśmy nowe barki motorowe

o ładowności 500 ton, a stare barki z holowanymi przbudowywano na pchane. Towar masowy w dół i w górę rzeki, tonaż, tempo, wyniki finansowe.

W 1989 roku nastąpiła zmiana – transport drogowy zyskał przewagę nad wodnym m.in.i

możliwością rozładunku u klienta bez pośredników, zmalała ilość ładunków masowych. Obecnie tabor pływający stanowi zaledwie 10% stanu z lat 80. XX wieku. Ostatni pchacz, który zakupiliśmy, to KARIBU, o mniejszym zanurzeniu, w którego projekcie zawarto doświadczenia z eksploatacji pchaczy TUR, BIZON i BAWÓŁ. Cóż, poziom w rzece coraz częściej jest zbyt mały dla taboru używanego dotychczas.

Okres, w którym Komandor zarządzał Firmą, był inny. Wtedy w kompetencjach Inspektoratu znajdowały się wszelkie sprawy dotyczące transportu wodnego. Faktycznie administrowano rzeką. Reorganizacje dokonane później – uzasadnione różnymi względami, wyłączyły z kompetencji Inspektoratu m.in. zagadnienia budownictwa hydrotechnicznego. Od tego czasu trudno było uzasadnić konieczność np. budowy kolejnego jazu piętrzącego wodę, ale priorytet nadano melioracji terenów rolnych. Brak koordynacji między tymi dwoma zagadnieniami naruszył retencję naturalną środowiska, chociaż umożliwił produkcję rolną na terenach dotychczas trudniejszych dla rolnictwa. Zbiorniki retencyjne wody przestały spełniać swoją rolę. Nic dziwnego, że w rezultacie transport towaro-

wy Odrą zamarł. Można projektować trasy turystyczne, ale pojawia się kolejny problem – zamulanie dna i portów przy rzece... Jest naprawdę wiele pracy w tej dziedzinie, a Odra przez cały znany historycznie okres była drogą żeglowną, spławną, dającą zatrudnienie i zarobek wielu ludziom.

Komandora poznałem w czasie, gdy odbywałem służbę wojskową. Wtedy był zastępcą komendanta ds. szkolenia w Szkole Specjalistów Morskich Marynarki Wojennej w Ustce. Były to jeszcze lata pięćdziesiąte. Jednak wkrótce dokonano zmian kadrowych i Komandor musiał odejść ze służby zawodowej w Marynarce Wojennej. Wiem, że był adiutantem dowódcy Marynarki Wojennej kontradmirała Mohuczego. Po przyjeździe do Wrocławia mieszkał w domku przy ulicy „Na Grobli”.

Inspektorat był powołany do przestrzegania przepisów i zasad żeglugowych. Wtedy rzeczywiście można było wpływać na bezpieczeństwo żeglugi. Dopiero po wyłączeniu części kompetencji i przekazaniu ich administracji lokalnej osłabiło się kierowanie polityką transportu wodnego. Niedobrze, że można wskazać tak dużo przykładów wadliwej koordynacji podejmowanych zamierzeń.

Wysłuchał i zapisał W. Śledziński



Statek inspekcyjny „Chodkiewicz”. Fot. M. Wróblewski

Roman Bąkowski wspomina

W Inspektoracie pracowałem w latach 1962–1972, od 1982 r. przez 10 lat w Żegludze. Jak trafiłem do Inspektoratu? Jednostką kierował wówczas kmdr Mieczysław Wróblewski i w pewnym okresie uzyskał zwiększenie etatów. Polecono mnie i zostałem przyjęty. Zdecydowało, że posiadałem prawo jazdy, a Inspektoratowi przydzielono wówczas

lewski i w pewnym okresie uzyskał zwiększenie etatów. Polecono mnie i zostałem przyjęty. Zdecydowało, że posiadałem prawo jazdy, a Inspektoratowi przydzielono wówczas



Bocznokołowiec „Lenino”. Fot. M. Wróblewski

dwa nowe „Junaki”, najnowsze polskie motocykle. Komandor oraz dwaj inni inspektorzy uczyli się nimi jeździć, ja pomagałem im w nabyciu praktyki – po godzinach pracy.

Wiele moich wspomnień dotyczy właśnie wspólnych podróży, bowiem jednym z moich obowiązków było wożenie Szefa. Do czasu, aż uzyskał upragnione prawo jazdy. Odtąd osobiście prowadził motocykl, ja zaś miałem zaszczyt być jego pasażerem.

Zdarzyło się, że Szef wyciągnął lewą rękę i rozpoczął manewr skrętu w lewo. W tym momencie dał się słyszeć pisk opon, klakson taksówki i dobiegła nas wiązka epitetów szofera...

Mieliśmy szczęście, a na podwórzu Szef spytał – „czy on miał rację, że mnie zrugał?” Na czym polegał mój błąd? Cóż, wyjaśniłem Szefowi, że powinien upewnić się, czy nikt go nie wyprzedza, zasygnalizować zamiar skrętu w lewo, sprawdzić, czy może jechać bezpiecznie i wtedy dopiero rozpocząć manewr skrętu, a on nie upewnił się, wyciągnął rękę i niemal zajechał drogę innemu użytkownikowi. Aha!, Rozumiem – wyszeptał Komandor... i udał się do swoich obowiązków.

Mieliśmy też poważniejszą przygodę. Szef miał uczestniczyć w egzaminie na przewoźników promowych w Malczycach. Pojechalśmy razem. Oczywiście Szef prowadził „Junaka” osobiście. Przed nami „wlokła się” jakaś cięż-

arówka, z której różne „paprochy” kłuły nam twarze. Szef przystąpił do wyprzedzania. Było to w okolicach Środy Śląskiej. W trakcie manewru pękła opona tylnego koła. Sytuacja była nie do opanowania. Gdy motocykl upadał, ciężarówka z głośnym trąbieniem pomknęła dalej. Ja znalazłem się na jezdni, a Szef, ciągnięty przez motocykl, sunął jeszcze kilka metrów. Gdy usiedliśmy na poboczu, po czterech papierosach Komandor zapytał, co dalej... Podjęliśmy naprawę uszkodzonego koła. A był to czas, kiedy zapasowa dętka i pompka zawsze były „pod ręką”. W następnych dniach nie wracaliśmy już pamięcią do tego wydarzenia. Po miesiącu okazało się, że motocykl miał również pękniętą ramę.

Mieliśmy i miłe przygody. Dzisiaj, w epoce samochodu, kombinezony motocyklowe posiadają jedynie miłośnicy Harley’ów. Wtedy były obowiązkowe. A mieliśmy wydać opinię „urzędową” dla jakiegoś ośrodka sportów wodnych w Sławie Śląskiej. Jechaliśmy w obowiązkowych mundurach, oczywiście – pod kombinezonami. Gdy przyjechalśmy na miejsce, pani sekretarka bardzo nas przeproszała, że pan dyrektor nieco się spóźni. Skorzystaliśmy z tej okazji, by pozbyć się kombinezonów oraz umyć. Tym bardziej, że wówczas asfalt na jezdni nie był codziennością. W umówionym wróciliśmy do pani sekretarki. Na nasz widok oniemiała z wrażenia. Trzeba powie-

dzień, że w czystych mundurach (wcześniej ukrytych pod kombinezonami) prezentowaliśmy się nadzwyczaj elegancko, jak jacyś ministrowie czy ambasadorzy. Tutaj dodam na mundurze Komandora lśnił ogrom baretek z różnymi odznaczeniami, a liczba „pasków” na rękawach porażała złotem.

Komandor umiał podkreślić swój autorytet, ale zawsze był przyjaźnie nastawiony do ludzi. Wielokrotnie pomagał nam, inspektorom, w prawidłowym sporządzaniu protokołów powypadkowych. Pamiętam jeden z takich incydentów, z udziałem kapitana – Ślązaka. Po zakończeniu wojny na statkach odrzańskich pływali Polacy, pochodzący nawet z kresów, na Odrze nuworysze oraz doświadczeni Ślązacy. Często dochodziło do nieporozumień. Pewnego razu, gdy zderzyły się dwie jednostki, relacja kapitana (Ślązaka) była jasna i prosta, a brzmiała mniej więcej tak:

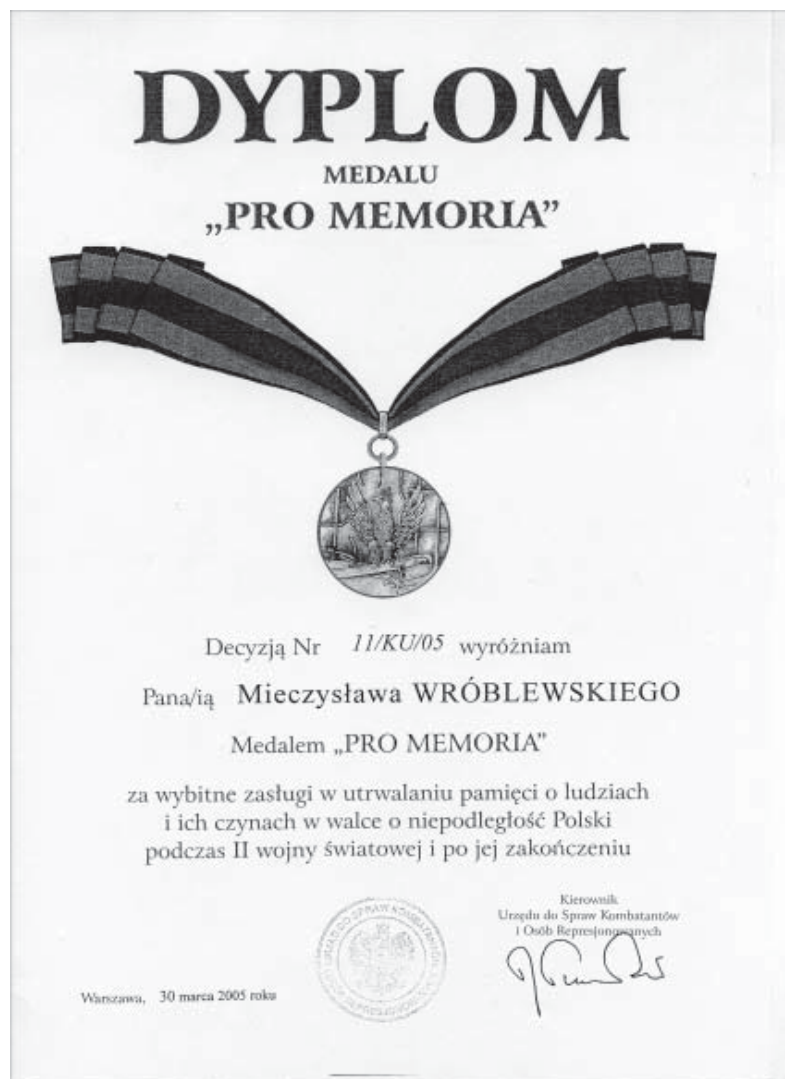
„Jo sa i on sa, to jo kotew drzysk, lajna prask, a on mnie prask...” A poprostu wygła-

dało to tak: Płynęliśmy naprzeciw siebie, płynąłem z prądem, miałem prawo wyboru drogi, skręciłem w prawo, on skręcił w tę samą stronę, wtedy zrzuciłem kotwicę, lina pękła barki uderzył uderzyły w siebie ...

Innym razem doszło do zderzenia we mgle. Jedna barka motorowa płynęła z prądem rzeki, z ładunkiem na eksport, który trzeba było możliwie szybko dostarczyć... druga, pusta, wracała po rozładunku w Szczecinie. Obaj kapitanowie mówili niemal tak samo: miałem ładunek, który trzeba było szybko dostarczyć, dlaczego zatem ten idiota płynął pustą barką w takiej mgle? Drugi wyjaśniał: pusta barka nie może próżniaczyć, trzeba ją szybko podstawić do załadunku, a w takiej mgle płynąć można powoli... Dlaczego ten idiota ryzykował w takiej mgle z tak drogim ładunkiem?

Z Komandorem spotykamy się już jako emeryci, on kończy 90 lat, a ja jestem „dopiero” po siedemdziesiątce.

Wysłuchał i zapisał W. Śledziński



Kwartet

Pomiędzy armatorem a administratorem drogi wodnej zawsze istnieją większe lub mniejsze zadrażnienia wynikające z wielu powodów. Czasami trzeba dobrze się zastanowić, o co w tym zamieszaniu chodzi. Kapitan ma zastrzeżenia do prawidłowości oznakowania szlaku żeglownego, kierownik nadzoru wodnego o nie stosowanie się do oznakowania, a w ogóle do nieprzestrzegania przepisów żeglugowych.

A woda w Odrze płynie nieprzerwanie, dniem i nocą, ciurkiem...

Bywało, że na linii droga wodna-żegluga iskrzyło, choć na co dzień współpraca układała się gładko... jak tafla wody w jeziorze.

Bywało, że przed zakończeniem okresu nawigacyjnego odbywał się nigdzie nie odnotowany i nieformalny rytuał.

Główny nawigator żegluga Antoni Kocikowski wraz z głównym technikiem prze-

wozów Tadeuszem Kawalcem przychodzili do kierownika Inspektoratu Mieczysława Wróblewskiego. Po krótkiej rozmowie udawali się do zastępcy dyrektora ds. technicznych zarządu wodnego Józefa Kwiatkowskiego. Czas spotkania był różny, a tematyka nigdy nie była rozpowszechniana.

Potem szły wytyczne do dyspozytorów w żegludze i kierownictwa działu dróg wodnych. W krótkim czasie wiele drażliwych i spornych spraw było załatwianych, jakby można powiedzieć, bezboleśnie i natychmiast.

I woda w Odrze płynęła dalej nieprzerwanie, dniem i nocą...

Czy to była zasługa tych czterech panów? Właśnie ich należy wspominać, gdy się mówi o Odrze i żegludze odrzańskiej. Tylko kultura osobista i takt potrafiły rozwiązać najbardziej skomplikowane, malutkie nieporozumienia.

(wg Witka Kowalczyka)

Przeminęło z wielką falą odrzańską...

Czy oficer Marynarki Wojennej nie lubi żaglowców?

Komandor i doktor

Głównym nawigatorem Zjednoczenia Żegluga Śródlądowej był swego czasu kmdr Mieczysław Wróblewski. Człowiek ze szlifem przedwojennym. Za sobą miał szkołę kadetów i podchorążówkę Marynarki Wojennej. Z dużym poczuciem humoru, jednak pewne formy bycia traktował bardzo poważnie. Do jego pokoju wchodziło się przez pokój inspektorów budownictwa wodnego*. Po wejściu, w tym drugim pokoju widać było oszkloną biblioteczkę, ale nie było widać biurka. Nie było więc wiadomo czy tam ktoś się znajduje.

Za szkłem biblioteczki widać było narysowaną niebieskim flamastrem fregatę. Był to rysunek wykonany niewprawną ręką, a klasę żaglowca należało określać raczej domyślnie. Winę za to ponosił zastępca głównego nawigatora Władysław Haszczowski. Być może chciał jak najlepiej, tylko że zamiar nie zawsze

pokrywa się z efektami, które rodzą nieprzewidziane następstwa.

Pewnego dnia przyszedł tu doktor Marian Miłkowski (doktor nauk technicznych, nie od leczenia). Bez żadnego wstępu wyskrzypiał swym charakterystycznym dyszkantem:

– Czy jest komandor od tego żaglowca?*

W drugim pokoju rozległo się ostre chrząknięcie, a po chwili wyszedł komandor Wróblewski. Stał w postawie zasadniczej z rękoma ułożonymi poprawnie wzdłuż szwów spodni i powiedział z naciskiem na każde słowo:

– Czy ja kiedykolwiek powiedziałem, że jest pan doktorem od syfilisa?!"

myk

* Swego czasu, przed wybudowaniem biurowca, Zjednoczenie zajmowało wieżowiec mieszkalny (wybudowany też z własnych środków)

Korespondencje prosimy kierować na adres: Marian Kosicki, tel. dom. 071 321 45 86, kom. 506 814 245
H/P „Nadbór”, Górny awanport śluży 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

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