

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn Nr 35

Rok IV

lipiec 2006

ODRATRANS spadkobiercą pokoleń 60 lat żeglugi na Odrze

Nasz największy armator – ODRATRANS – jako sukcesor poprzednich przedsiębiorstw armatorskich obchodzi 60. lecie uprawiania żeglugi na Odrze w powojennej Polsce. Nie sposób jest przecenić jego osiągnięć w dziedzinie ekonomicznej, wychowawczej dla rzesz ludzi, którzy przeszli przez pokłady statków. Wpływ na krajobraz Nadodrza poprzez ruch statków, przyciąganie ludzi do pracy na statkach oraz w portach ma niebagatelne znaczenie. Rozumiejąc to znaczenie, a również w pewnej mierze uczestnicząc w tych procesach, często na naszych stronach piszemy o historii odrzańskiej żeglugi, statkach i ludziach.



- Elżbieta Marszałek z życzeniami,
- Prezes Andrzej Klimek
- Uczestnicy



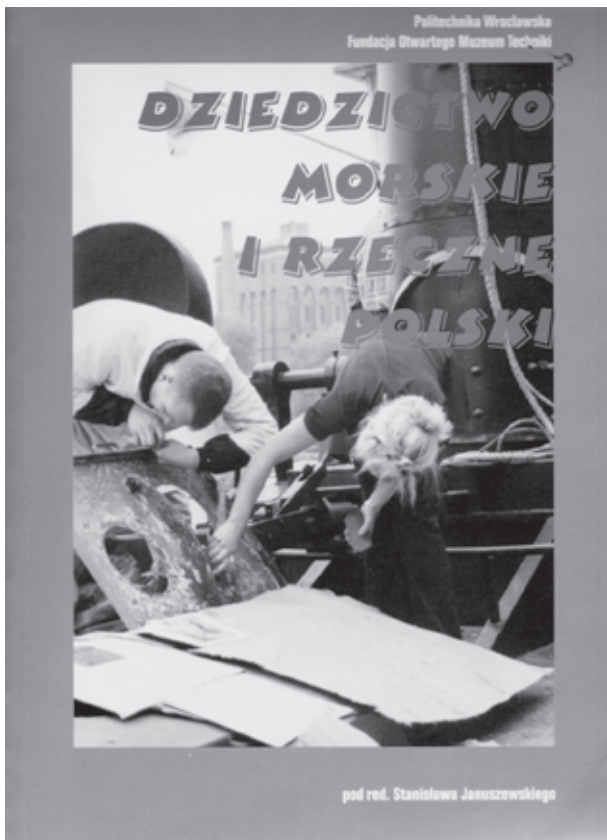
Fundacja Otwartego Muzeum Techniki i Bractwo Mokrego Pokładu życzy załogom statków oraz wszystkim pracownikom ODRATRANS zadowolenia i sukcesów w pracy.

Redakcja Biuletynu "Prosto z pokładu"

Dziedzictwo morskie i rzeczne Polski

W dniach 1–3 czerwca br. we Wrocławiu toczyły się obrady VIII Krajowej Konferencji Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego. Organizatorami byli: Fundacja Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku i Politechnika Wroclawska.

Na konferencję nadesłano 52 referaty, w obradach uczestniczyli przedstawiciele 22 muzeów w Polsce oraz instytucji wspierających działania na rzecz ochrony technicznego dziedzictwa morskiego i rzeczno-ego Polski. Na wstępie uczestnicy otrzymywali zbiór wszystkich nadesłanych referatów w pięknej edycji Oficyny Wydawniczej Politechniki Wrocławskiej w opracowaniu FOMT. Dzięki temu moderatorzy poszczególnych sesji obrad mogli w skrócie przedstawić podstawowe tezy referatów, dyskusja mogła toczyć się wokół tematów i poszerzać informacje o problemach placówek i instytucji muzealnych.



Obrady toczyły się w Sali Senatu Politechniki. Bogate wyposażenie jej w instrumenty audiowizualne pozwoliło nie tylko na sprawne, ale i swobodne prowadzenie obrad. Każdy z uczestników w dowolnej chwili mógł włączyć się do dyskusji przez mikrofon umieszczony przy każdym miejscu uczestnika. Wystąpienia były bardzo interesujące, a tematyka od przedstawiania kłopotów, jakie wynikają z prowadzenia placówek muzealnictwa poprzez przedstawianie autentycznych osiągnięć godnych najwyższego uznania aż do perspektywy rozwoju, jakie już zarysowały się dla niektórych muzeów. Wszystkie referaty zostały skrótkowo przedstawio-

ne w Nr 34 naszego Biuletynu, który został wręczony uczestnikom.

Szczególnie miło jest poinformować, że Monika Szima-Efimowicz referowała osiągnięcia uczniów z Powiatowego Zespołu Szkół Nr 3 w Sobótce w zakresie realizacji europejskiego programu Sokrates-Comenius. Tytuł referatu brzmiał: “Współpraca młodzieży PZS Nr 3 w Sobótce z Bractwem Mokrego Pokładu”. Sposób referowania oraz wskazywanie na wzorce, jakie młodzież bierze od “ludzi wody” i przyjęcie oryginalnego stylu w opracowaniu spotkało się z uznaniem zagranicznych uczestników programu. Pisząc z uznaniem dla miłej nam Referentki należy podkreślić, że było to jedyne wystąpienie na Konferencji nagrodzone rześistymi brawami.

Po zakończeniu obrad dnia pierwszego odbyło się koleżeńskie spotkanie na H/P Nadbór i D/P Wróblin. Przy kielbaskach z różną uczestnicy mogli prowadzić swobodnie rozmowy na tematy ich interesujące. Przeważały wspomnienia z żeglugi, Marynarki Wojennej, jak również opowieści o działaniach w różnych środowiskach na rzecz ratowania zabytków techniki.

W drugim dniu uczestnicy zapoznawali się z zabudową hydrotechniczną Śródmiejskiego Węzła Wodnego. O rozrządzie wód na tym skomplikowanym węźle oraz historycznych uwarunkowaniach jego powstawania zapoznawał inż. Ryszard Majewicz.

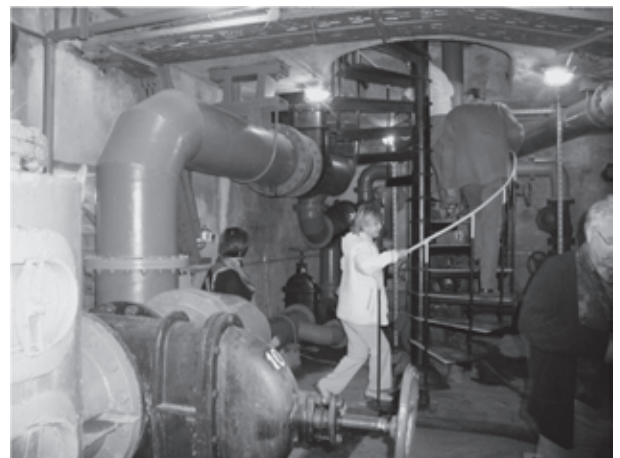
W trzecim dniu odbyła się wycieczka autokarowa na tak znaczące obiekty dla wrocławskiego węzła jak Różanka, Bartoszowice-Opatowice i Rędzin.

Na zakończenie uczestnicy złożyli podziękowanie prof. Stanisławowi Januszewskiemu za bardzo dobre przygotowanie Konferencji, co nie było zwykłym przejawem kurtuazji, a wyrazem prawdziwego uznania. Do tej oceny dołącza się również

Redakcja Biuletynu “Prosto z pokładu”.

Pokłosie VIII Konferencji

Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego we Wrocławiu w obradach VIII Konferencji placówek muzealnych w Polsce. Takie ośrodki, jak najstarsze polskie muzeum morskie – Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku, czy Muzeum Narodowe w Szczecinie – nie wymagają specjalnego



- Muzeum Odry
- Ekspozycja CMM
- Głowa górna śluzy Różanka
- Śródmiejski Węzeł Wodny

- Winda jazowa na Bartoszewicach
- Na Wróblinie
- Maszynownia śluzy Różanka
- W sztolni jazu Opatowice



- Jerzy Litwin
- Sesja
- Na moście jazowym Rędzin
- Śluzą pociągowa Rędzin II



przedstawienia. W czasie spotkania bardzo interesująco prezentowały się inne, mniej znane muzea regionalne. Do nich warto zaliczyć Skansen Rzeki Pilicy w Tomaszowie Mazowieckim, Muzeum Rybołówstwa Morskiego w Niechorzu, czy Muzeum Nadwiślańskie w Kazimierzu Dolnym.

Z najwyższym uznaniem wypada podkreślić, że te świetlane punkty na muzealnej mapie Polski powstały niejednokrotnie z inicjatywy niewielkiej grupy zapaleńców, którzy doceniają znaczenia zachowania dziedzictwa narodowego techniki dla przyszłych pokoleń.

Skansen Rzeki Pilicy w Tomaszowie Mazowieckim



- Spotkanie w Muzeum Odry
- W siedzibie Bractwa Mokrego Pokładu

Jest to muzeum na wolnym powietrzu, położone na prawym brzegu rzeki Pilicy w Tomaszowie Mazowieckim obok rezerwatu "Niebieskie Źródła". Ta nowatorska placówka jest tworzona od 1999 roku z inicjatywy Stowarzyszenia Przyjaciół Pilicy i Nadpilicza. Podstawowym i konsekwentnie realizowanym założeniem Skansenu jest tworzenie placówki żywej, w której przyrodę i historię rzeki oraz przestrzeń kulturową, jaką ona wytworzyła, można poznawać wszystkimi zmysłami.

Zbiory gromadzone są w pięciu działach:

1. Młynarstwo wodne w dorzeczu Pilicy,
2. Wojenne trofea Pilicy,

3. Oś rzeki Pilicy,
4. Pamiątki po dawnej Spale,
5. Wioślarstwo i szkutnictwo ludowe.

W zbiorach Skansenu znajdują się unikatowe obiekty i eksponaty jak: kompletny drewniany młyn wodny, kolekcja ponad 30 kamieni młyńskich, wydobyty z Pilicy opancerzony ciągnik artyleryjski Luftwaffe (jedyne taki pojazd zachowany na świecie), licząca ponad 100 lat rzeczna barka robocza typu "Szczupak" oraz autentyczna drewniana toaleta z dawnej rezydencji carów w Spale.

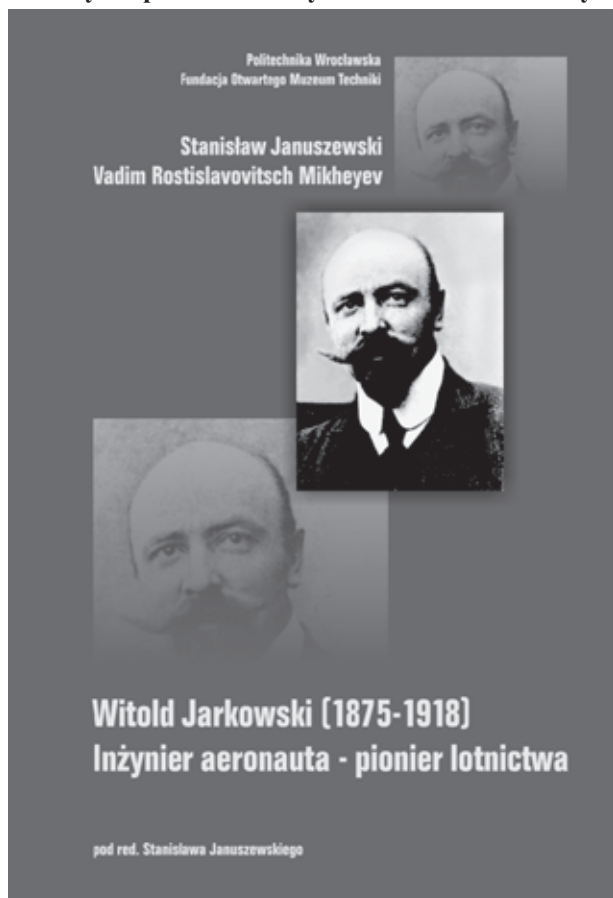
Nieszablonowe oraz nowatorskie działania Skansenu Rzeki Pilicy zostały uhonorowane w 2005 r. Certyfikatem Polskiej Organizacji Turystycznej.

Marian Kosicki



Witold Jarkowski (1875-1918), inżynier aeronauta pionier lotnictwa

Monografia Witolda Jarkowskiego, pioniera lotnictwa Rosji i Polski zarazem, jest wspólnym dziełem historyków lotnictwa, polskiego – prof. Stanisława Januszewskiego i rosyjskiego – Vadima Rostislavovitscha Mikhejeva profesora Instytutu Historii Nauk Przyrodniczych i Techniki AN Rosji.



S. Januszewski, V.R. Mikhejev, Witold Jarkowski (1875–1918), inżynier aeronauta – pionier lotnictwa, pod red. S. Januszewskiego, FOMT/PWr., Wrocław 2006, format B-5, stron 481, ilustracji 185, tablic 8, przypisów 757, bibliografia, indeks nazwisk.

Autorzy pokonują wiele stereotypów w jakich wciąż osadzamy relacje polsko-rosyjskie, znakomicie kreślą tło społeczno-gospodarcze i polityczne rozwoju myśli lotniczej Rosji przełomu XIX/XX stulecia, w nowych kontekstach osadzają aktywność lotniczą rozwijaną na obszarach Cesarstwa i Królestwa Polskiego. Odkrywają bogactwo kultury lotniczej Rosji przełomu XIX/XX w. Tym bardziej interesujące, że w XX stuleciu na nie pamięć skazano wielu twórców nauki, techniki i przemysłu lotniczego, wielu działaczy zasłużonych dla lotnictwa Cesarstwa Rosyjskiego, także pilotów wojskowych i cywilnych. Wielu pionierów lotnictwa źle się już po 1917 roku kojarzyło. Nowy czas w historii Rosji wymagał nowych ludzi, nowej mitologii i nowych symboli. Kreśląc nową historię zatarto również pamięć o Witoldzie Jarkowskim.

Płaszczyzn aktywności na polu lotnictwa poszukiwał w Niemczech, we Francji, na terenie Królestwa Polskiego, własną karierę osadził w Rosji. Zyskał rangę jednego z wybitniejszych popularyzatorów stanu nauki i techniki lotniczej. Autorzy książki śledzą również jego karierę naukową. Wskazują, że jako uczoney wpisał się w dzieje petersburskiej naukowej szkoły lotniczej. Jako wykładowca Instytutu Technologicznego i Politechniki Petersburskiej wniósł wkład w kształcenie pierwszych kadr lotniczych Rosji. Jako działacz organizacji społecznych (Cesarskiego Wszechrosyjskiego Towarzystwa Technicznego, Cesarskiego Aeroklubu Wszechro-

syjskiego i Oddziału Floty Powietrznej Nadzwyczajnego Komitetu dla wzmocnienia floty morskiej) pozostawił własny ślad w dziejach rosyjskiego ruchu lotniczego. Kierując zakładami lotniczymi Lebediewa, Szczetinina i RBWZ do przemysłu lotniczego Rosji wprowadził nowoczesne zasady zarządzania i organizacji produkcji potokowej, wniósł wkład w rozwój lotniczej bazy naukowo-doświadczalnej Rosji, w opanowanie technologii budowy z licencji m. in. samolotów Niéuport i Voisin, stanowiących podstawę uzbrojenia rosyjskich sił powietrznych czasu I wojny światowej. Z jego udziałem rozwijano szereg oryginalnych konstrukcji rosyjskich, jak rząd samolotów typu Lebed, czy wykształcenie “rosyjskiego Albatrosa”. Równie ważkim okazuje się jego wkład w organizację produkcji samolotów Ilia Muromiec, Statków Powietrznych stanowiących podstawę lotnictwa strategicznego Rosji.

Przywrócenie pamięci historycznej narodów rosyjskiego i polskiego, pamięci wybitnego pioniera lotnictwa, dokonać się mogło tylko w drodze międzynarodowej współpracy. Przyniosła polecaną Państwu uwadze książkę – pierwszą, stanowiącą owoc współpracy historyków lotnictwa dwu krajów – Rosji i Polski. To doświadczenie można przenieść i na inne obszary wspólnej dla Polski i Rosji spuścizny pracy na polu kultury, nauki i techniki. Zważywszy, że na obszarze Cesarstwa Rosyjskiego, z przełomem XIX/XX osadzało swe kariery tysiące techników polskich, mogłoby to sprzyjać i budowie nowych relacji polsko-rosyjskich, służąc nowemu zbliżeniu.

Monografia Witolda Jarkowskiego trafi do rąk Czytelnika rosyjskiego i polskiego. Rosyjską edycję przygotowuje dla wydawnictwa “Nauka” prof. Vadim Rostislavovitsch Mikheyev. Redakcja polska, opracowana przez S. Januszewskiego, jest wyjątkowa o tyle, że znacząco eksponuje dzieje rosyjskiego ruchu lotniczego epoki pionierskiej, przybliży imiona i działalność wielu pionierów rosyjskiej i powszechnej myśli lotniczej, dopełnia obrazu “bohaterskiej epoki narodzin lotnictwa”. Rzuci wiele światła na otaczających Witolda Jarkowskiego twórców lotnictwa. Wielu było mu znanych osobiście. Wśród nich znajdował przyjaciół i współpracowników. Z losami innych drogi jego życia się krzyżowały, z dorobku i doświadczeń innych czerpał. Informacja kryjąca się w karierach i losach człowieka, stanowi znakomity znak kulturowy, sygnalizujący, ale i zwracający uwagę na “model” XIX-wiecznego inżyniera, poruszającego się w “świecie bez granic”, z równą swobodą kształcącego się lub pracującego, w Rosji, w Niemczech, we Francji, w Belgii, czy w Anglii. Dzięki temu współczesna nauka czy technika tak wiele mu zawdzięcza, zwłaszcza gdy pytamy o drogi przyswajania, czy przenoszenia idei technicznych. Można spojrzeć na to zjawisko i w kategoriach “wewnętrznych”, rodzenia się nowych dyscyplin nauki

lub techniki, zwykle na styku uznanych specjalności, gdzie przenoszenie doświadczeń np. z pola właściwego hydrotechnikowi, budowniczemu okrętów, elektrotechnikowi, medykowi-fizjologowi organizmów żywych, technologowi jak Witold Jarkowski – rodziło skutki nieoczekiwane. Na gruncie interdyscyplinarności wykształcało naukowe podstawy nowej dyscypliny, nie zawsze na drodze “ewolucji”, czasami i poprzez swoistą “rewolucję naukową”.

Autorzy, odsyłając ku lotniczym karierom Rosjan, przybliżają czytelnikowi polskiemu rosyjski wkład w rozwój powszechnej myśli lotniczej, słabo w Polsce znany. Dmitrij Iwanowicz Mendelejew postrzegany jest jako wybitny chemik i twórca okresowego układu pierwiastków. Dla Polaków może być zaskoczeniem, że wniósł również znaczący wkład w rozwój rosyjskiej i powszechnej myśli lotniczej. Zupełnie nieznanym jest dla nich dorobek na polu nauki lotniczej Georgija Aleksandrowicza Bohezata, Aleksandra Pietrowicza Van der Vlieta czy też Stepana Prokofiewicza Timoszenko.

Nie znają generała Aleksandra Matwiejewicza Kowanko – “ojca” rosyjskiej aeronautyki wojskowej Rosji, “ojców” przemysłu lotniczego Rosji – Władimira Aleksandrowicza Lebediewa czy Sergieja Sergiejewicza Szczetinina. Nic nie wiedzą o rzeszach wynalazców i konstruktorów lotniczych, jak np. o Sergieju Aleksiejewiczu Uljaninie czy Władimirze Władimirowiczu Oranowskim. Nieznani są dla nich kariery lotnicze pilotów Michaiła Nikifirowicza Efimowa, Liubow Aleksandrownej Galanczikowej czy Georgija Georgijewicza Gorszkowa. Z pola widzenia umknęło nam również wielu Polaków czynnych w lotnictwie Rosji, np. Waław Bartoszewicz, Jerzy Jankowski, Konstanty Szymański, Stanisław Ziemiński.

Książkę opatrzone bogatym aparatem naukowym, bibliografią czasopiśmiennictwa lotniczego i literatury, ponad 700 przypisami, odsyłającymi do źródła, komentarzami, z których wiele rozwija również biogramy pionierów lotnictwa, rosyjskiego, polskiego i światowego. Opatrzono ją indeksem ok. 1200 nazwisk przewijających się na kartach książki, także oryginalnymi ilustracjami.

mgr inż. Ryszard Majewicz

Witold Jarkowski,
1909



Odrzańska Droga Wodna – europejskie dziedzictwo Układ Poczdamski i jego skutki

Według jednych Konferencja Poczdamka i jej akt końcowy były wystarczającymi aktami społeczności międzynarodowej rozstrzygającymi o nowym ładzie europejskim. Według innych do ostatecznego rozstrzygnięcia o zakończeniu wojny i dalszych losach Europy konieczne było zawarcie traktatu pokojowego. Konferencja Poczdamka nie określała ostatecznego kształtu zachodniej granicy Polski, co powodowało, że wiele osób oczekiwało na sporządzenie i podpisanie traktatu ustalającego kształt i zasady pokoju w powojennej Europie.

2 sierpnia 1945 r. zakończyła się w Poczdamie konferencja, na której przywódcy trzech mocarstw: USA, ZSRR i Wielkiej Brytanii podpisali układ zawierający zapisy bezpośrednio wpływające na warunki uprawiania żeglugi po Odrze.¹

Odszkodowania niemieckie

Wielkie Mocarstwa zapisały w rozdziale IV uchwały poczdamskiej, że Polska za zniszczenia do jakich na jej terenie dopuścił się agresor, ma otrzymać reparacje. **ZSRR zobowiązał się zaspokoić polskie żądania odszkodowawcze ze swojej własnej części odszkodowań.** Sprawą rozdziału odszkodowań między wielkie mocarstwa i Polskę zajęła się Sojusznicza Komisja Odszkodowawcza mająca siedzibę w Moskwie. Zapisana w Poczdamie zasada zaspokojenia polskich roszczeń wojennych przez ZSRR sprawiała nam wiele kłopotów. Na spotkaniu z 16 sierpnia 1945 r. ZSRR zgodził się odstąpić od prawa do 51% zdobyczy wojennych z Ziemi Odzyskanych w zamian za 12 mln ton śląskiego węgla rocznie. Węgiel miał być przez Polskę tak długo dostarczany Rosji, jak długo Armia Czerwona stacjonowała w niemieckiej strefie okupowanej przez ZSRR. Strony ustaliły także, że ZSRR zwróci Polsce koszt wydobycia węgla, który został ustalony na poziomie 0,25–1,0 dolara za tonę wydobytego surowca. W tym samym czasie Dania i Szwecja sprzedawały swój węgiel w cenie ok. 16 dolarów z tonę. Oznacza to, że Polska oddając śląski węgiel ZSRR traciła rocznie ok. 180 mln dolarów. Stroną gwarantującą realizację zamówienia oraz zamawiającą węgiel dla ZSRR był rząd polski. Jedną z magistral transportowych, którą wywożono węgiel, była Odrzańska Droga Wodna. Zgodnie z umową – polski armator miał na własny koszt w portach odrzańskich dokonać przeładunku węgla, bądź pokryć jego koszty. Wiązało się to z kolejnymi stratami, gdyż niewielki armator polski nie posiadał odpowiednich urządzeń przeładunkowych. Najważniejsze dla przeładunku śląskiego węgla porty w Gliwicach oraz Szczecinie znajdowały się w rękach spółek radzieckich. Transport po Odrze odbywał się na zasadach narzuconych przez przewoźników radzieckich.

Flota niemiecka i statki handlowe

Kolejną kwestią, która decydowała o warunkach uprawiania żeglugi na Odrze, a regulowaną przez konferencję w Poczdamie, były zapisy rozdziału V dotyczącego floty wojennej oraz handlowej Niemiec. Cała niemiecka flota handlowa, która poddała się mocarstwom, niezależnie od miejsca jej pobytu, została podzielona równo między ZSRR, Anglię i USA. Pomimo gwarancji, jakie Polska uzyskała podczas Konferencji do uzyskania dla swojej dyspozycji pewnej części floty odrzańskiej, ZSRR traktował całą flotę najpierw jako zdobycz wojenną, później jako przedmiot własnych reparacji należnych za znaczący udział w wojnie. Z floty, która przed wojną liczyła ok. 3,5 tys. jednostek, Polska otrzymała od ZSRR ok. 100 statków bez napędu, z których większość – w momencie przekazania – leżała zatopiona na dnie rzeki.

Polska granica zachodnia

Istotne dla żeglugi rozstrzygnięcia zawarto w rozdziale IX dotyczącym Polski. Zapadły tam między innymi decyzje dotyczące ustalenia granicy na Odrze. W końcowej Uchwale Konferencji postanowiono, że: **zanim nastąpi ostateczne wskazanie zachodniej granicy Polski, dawne ziemie niemieckie na wschód od linii idącej od Morza Bałtyckiego bezpośrednio na zachód od Świnoujścia i stąd wzdłuż rzeki Odry do miejsca, gdzie wpada zachodnia Nissa i wzdłuż Nissy (...) będą pod administracją Państwa Polskiego (...).** Oprócz korzyści związanych z infrastrukturą przemysłową oraz bogactwami mineralnymi Polska, posiadając Odrę, mogła czerpać korzyści płynące z tranzytu towarów pochodzących z państw Europy Środkowej. Cały eksport towarów wysyłany transportem morskim i śródlądowym z takich krajów, jak Czechosłowacja i Węgry, mógł być skierowany Odrą do portu w Szczecinie, który jest najbliższym portem morskim dla takich miast, jak Praga, Brno, Wiedeń, Bratysława, Budapeszt.

Zyski z tranzytu nie były kwotą bez znaczenia. W roku 1937 Czechosłowacja i Węgry zapłaciły Niemcom z ty-

tułu opłat tranzytowych kwotą równą 162 milionów złotych. Jednak do tranzytowego wykorzystania Odry nie doszło. Jedną z przyczyn był brak ostatecznej decyzji Mocarstw w sprawie przebiegu zachodniej granicy Polski, o czym w przyszłości miał rozstrzygnąć traktat pokojowy.

Zorganizowane przesiedlenie ludności niemieckiej

Zasadniczą dla żeglugi na Odrze była też kwestia wysiedlenia mieszkańców Nadodrza, a następnie napływ osadników. W rozdziale XIII układu sygnatariusze traktatu stwierdzali: *Trzy rządy rozważywszy sprawę pod każdym względem, uznali, że należy przeprowadzić przesiedlenie do Niemiec ludności niemieckiej lub jej części pozostałej w Polsce, Czechosłowacji i na Węgrzech*. Na skutek najpierw przymusowej ewakuacji, później wysiedleń, wyjechali z Nadodrza ludzie, którzy byli twórcami i użytkownikami tej rzeki. Wraz z przesiedleniem zabrali oni z sobą całą wiedzę niezbędną do użytkowania i konserwacji odrzańskiego systemu wodnego. O znaczeniu tych osób dla rzeki może świadczyć fakt zatrudnienia bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych przez armię radziecką w zakładach związanych z utrzymaniem rzeki pewnej grupy niemieckich specjalistów. Nowi gospodarze rzeki musieli uczyć się wszystkiego od początku sami. Ewakuacje i wysiedlenia doprowadziły do zmniejszenia rangi rzeki dla mieszkańców Nadodrza. Przeprowadzone pod koniec lat 70-tych badania dotyczące stopnia przywiązania mieszkańców Nadodrza do swojej rzeki pozwoliły stwierdzić, że: *Postawy mieszkańców Nadodrza są w stosunku do rzeki bierne, a niekiedy wręcz nieprzyjazne, rzeka ta bowiem nie stanowi dla nich elementu atrakcyjnego w sferze życia i działania. Mieszkańcy Nadodrza odczuwają słabe związki z tą rzeką głównie dlatego, że Odra w obecnym jej stanie zagospodarowania nie stanowi dla nich wartości ani w sensie*

*gospo-darczym, ani kulturalnym, rekreacyjnym, czy turystycznym. Stąd (...) mieszkańcy ona kojarzy się przede wszystkim z historią Polski, z pokojem, bezpieczeństwem granic. Jest (...) symbolem uświadamiającym rezultaty II wojny światowej.*²

Międzynarodowe wewnętrzne szlaki wodne

Konferencja poczdamska w rozdziale XVII poruszyła problem międzynarodowych dróg wodnych. Układ stwierdzał, że: Konferencja rozpatrzyła wniosek Delegacji Amerykańskiej w tej sprawie i zgadza się na przekazanie go do rozpatrzenia na nadchodzącym posiedzeniu Rady Ministrów Spraw Zagranicznych w Londynie. Prezydent USA Truman zgłosił 23 lipca 1945 r. propozycję dotyczącą swobody poruszania się po międzynarodowych wodnych szlakach komunikacyjnych. Rząd Stanów Zjednoczonych uważał, że swobodna, nieograniczona żegluga powinna być możliwa na wszystkich wewnętrznych szlakach wodnych, które przebiegają przez terytorium dwóch lub więcej państw oraz, że szczegółowe zasady korzystania z tych rzek powinny być regulowane przez organy międzynarodowe wszystkich zainteresowanych stron. Niestety, po podpisaniu uchwały poczdamskiej doszło do ochłodzenia stosunków między Wielką Trójką. Zahamowało to proces dalszej normalizacji stosunków w Europie. Niemożliwe stało się urzeczywistnienie idei wolnej żeglugi na Odrze. Polska jako sojusznik ZSRR, mająca kontrolę nad większą częścią Odry oraz nad jej ujściem, ogłosiła doktrynę zamykającą rzekę dla państw obcych.

PRZYPISY

- 1 Dokumenty konferencji szefów rządów trzech wielkich mocarstw, Teheran-Jalta-Poczdam, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, 1972
- 2 W. Jacher, M. Kutyna, Odra w świadomości mieszkańców Nadodrza, Studia Śląskie, Opole 1977, t. XXXII, s. 162

Odra Nr 5/2006

Jan Miodek

Odra w dziejach polszczyzny

Zapytany o znaczenie słowa – tytułowego wrocławskiego miesięcznika – przeciętny współczesny Polak przywoła dwie parafrazy semantyczne: 1. nazwa rzeki, 2. nazwa choroby zakaźnej. Bardzo rzadko występują one w obiegowym haśle krzyżówkowym rzeka – choroba zakaźna. Takie odczucia pokrywają się z oficjalnymi ustaleniami leksyko-graficznymi typu: Odra – “rzeka w Polsce i Czechach”, odra – “ostra, bardzo zaraźliwa choroba wirusowa, występująca głównie u dzieci”.*

* Nowy leksykon PWN Warszawa 1998, s. 1207

Bogatsze w znaczeniu jest nasze hasło słownikowe w wydawnictwach XIX-wiecznych:

1. “choroba, wysypka gorączkowa, epidemiczna” (chorować na odrę, mieć odrę, odra panuje, dziecię leży w odrze, dostał odrę, umrzeć z odrę, odra już wysycha – to jest przechodzi, osypki wysychają),
2. żartobliwie “odarcie, ubóstwo, nędza” (chorować na odrę),
3. termin bartniczy – “rusztowanie na słupach z dylów około drzewa, dla postawienia na niem ulla; stań,
4. termin geograficzny – “nazwa rzeki w Niemczech”*

W przytoczonych parafrazach zwracam uwagę na podniośle i książkowo już dziś brzmiące dziecię, na anachroniczne osypki, morfologiczny wariant dziś wyłącznej wysypki, oraz stań – “miejsce stania, stanowisko”, na obowiązujący do 1936 roku miejscownik rodzaju nijakiego na niem (=na rusztowaniu), wreszcie – na odpowiadające ówczesnym granicom państwowym określenie Odry jako “rzeki w Niemczech”.

Wracając zaś do Odry, nazwy rzeki, do której – oczywiście – nawiązuje tytuł wrocławskiego czasopisma, i odrę, nazwy choroby zakaźnej, należy wykluczyć jakiegokolwiek ich powinowactwo etymologiczne.

Ta pierwsza przez duże O pisana, nie ma nic wspólnego z “odartymi brzegami”, jak mnie wiele razy przekonywali ludzie szukający wyłącznie polskiego rodowodu we wszystkich wyrazach. Jej podstawą słowotwórczą jest z całą pewnością praindoeuropejski rdzeń *uodr* znaczący tyle co “woda”, od którego wywodzą się takie formy, jak nasza woda (z pominięciem “r”; podobnie w rzeczowniku *brat* pochodzącym z dawnego *bratr*, stąd – braterski), *wiadro* (z prasłowiańskiego *wiedro*) i wydra, a także postaci z wielu innych spokrewnionych z polszczyzną języków indoeuropejskich – grecka *hydor*, hetycka *uitar*, niemiecka *Wasser*, angielska *water* czy litewska *wanduo*.

U pisarzy antycznych Odra występowała w postaci *Ouidoua*, we wczesnośredniowiecznych zaś źródłach jako *Odra*, *Odora*, *Odera*. Mamy *Odrę* – dopływ Prosy i Dniepru, pojawia się ona w dorzeczu Sawy. U Ptolemeusza jest Adra, miasto w Liburii, oraz mare Adriaticum – dzisiejszy Adriatyk (por. na ten temat: Stanisław Rospond, *Mówią nazwy*, Warszawa 1976, s. 37, 235). Niemiecki odpowiednik Odry to postać Oder, a jej forma zlatynizowana to Viadrina (taką nazwę nosił Uniwersytet we Frankfurcie na Odrę, przyłączony w roku 1811 do Uniwersytetu Wrocławskiego - Leopoldiny).

Z odarciem można kojarzyć bez posądzenia o ludowe etymologizowanie odrę – nazwę choroby zakaźnej (por. – w słowniku XIX-wiecznym: odra – żartobliwie “odarcie, ubóstwo, nędza”). Obie te postaci tworzą wielką rodzinę wyrazową z takimi formami jak drzeć, rozdrzeć, rozdzierać, wydrzeć, wydzierać, podrzeć,

zdrzeć, zadzierać, zdarty, zdzierca, obedrzeć, obdarty, obdartus. Etymologicznie zatem odra przez małe o oznacza “coś odartego”, co się – wtórnie – z “wysypką” łączy (por. ruskie odriny – “plewy” czy litewskie dirti – “drzeć skórę”); później dopiero doszło do znaczeniowej ewolucji – od “wysypki” do “do nazwy choroby zakaźnej, której wysypka towarzyszy” (por. wyżej – jeszcze w słowniku Orgelbranda: odra – „choroba, wysypka gorączkowa”).

Prasłowem przywołanej wyżej rodziny wyrazowej jest czasownik *drzeć* – kontynuat prasłowiańskiego *derti*, wywiedzonego ostatecznie od indoeuropejskiej podstawy *der* – “zdzierać skórę, łupić, rwać, odrywać, rozłupywać, rozszczepiać”. Od rdzenia *der* pochodzą nie tylko słowiańskie formy, ale i zacytowane już wyżej litewska *dirti*, a także łotewska *dirat*, niemiecka *zerten* czy grecka *dero*.

Zarówno więc Odra – rzeka, jak i odra – choroba zakaźna to określenia, których etymologia wywiedziona jest z pokładów leksykalnych wspólnych dla języków indoeuropejskich. O tożsamy korzeniach warto przypomnieć w chwilach refleksji nad jednoczącą się Europą. Obiektywni etymolodzy nie mogą nie być entuzjastami! Sam do nich należę, a w czasie jubileuszu “Odry” mówię o tym szczególnie donośnym głosem.

OD REDAKCJI.

- W Nr 1 naszego Biuletynu w dziale Zapiski o Odrze i żegludze odrzańskiej pisaliśmy o pochodzeniu nazwy naszej rzeki Odry. Zapis ten dość skrótowo oparty był na znanych publikacjach i powszechnie uznanych poglądach. Przedstawiając naszym Braciom i Czytelnikom artykuł Pana prof. Jana Miodka z tak poważnego czasopisma jak “Odra” wyjaśni wątpliwości i utrwali semantykę samego słowa *Odra*.
- Jednocześnie przepraszamy Pana prof. Jana Miodka i Redakcję “Odry”, że dokonaliśmy przedruku bez uprzedniego uzyskania zgody. Czynimy to dla dobra ogółu wodniaków, ich zadowolenia z właściwego poznania i jednocześnie podkreślenia autorytetu Pana Profesora oraz znaczenia “Odry”

Redakcja Biuletynu “Prosto z pokładu”

PRZYPISY

Słownik języka polskiego, wydany staraniem i kosztem Maurycego Orgelbranda, część I, Wilno 1861, s. 865





Flis Odrzański



26 czerwca br. przybył do Wrocławia. Witaliśmy go na przystani Wodnik. To jeszcze jedno magiczne spotkanie z Elżbietą Marszałek, z tratwą, flisakami, studentami szczecińskich uczelni, którzy pod jej komendą upominają się o Odrę. Czynią to tak skutecznie, że zawstydzają. Dość powiedzieć, że nie było żadnego przedstawiciela władz miejskich Wrocławia – a tak zabiegają o zwrot miasta ku rzece. Nie przybył nikt z Biura Pełnomocnika Rządu d/s Programu dla Odry 2006 rzeką tak zatroskanego, że zabrakło przedstawicieli Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej – administratora Odrzańskiej Drogi Wodnej. Ale zareczamy, wszyscy myślą o ożywieniu rzeki, o jej turystycznym, a także gospodarczym, zagospodarowaniu.

Na szczęście jest Elżbieta Marszałek. Skutecznie Odrę promuje. Nie zabrakło na przystani wrocławskiego lobby odrzańskiego. Ale, czy to wystarczy, by Odrę nam przywrócić?

Było radośnie. Piknik na przystani Wodnik, występy artystyczne, interesująca dyskusja o Odrze i wykreowaniu rzeki jako produktu turystycznego, w końcu i wizyta na zabytkowych jednostkach





Muzeum Odry FOMT, jedyne muzeum żeglugi śródlądowej w Polsce oraz spotkanie z Bractwem Mokrego Pokładu.



Uczestnicy spływu przybyli do Wrocławia tratwami. Elżbieta Marszałek – spiritus movens Flisu – wśród zebranych na przystani Wodnik. Po Odrze pływać może każdy, gościom towarzyszył AQUATOR – flagowy statek Flisu. Goście zapoznali się z HP Nadbór oraz DP Wróblin, obejrżeli zabytkową Barkę. Swoją twórczość prezentował artysta Edward Śląski.

Para dla Nadbora

Przy Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, pod auspicjami Bractwa Mokrego Pokładu, z inicjatywy dr inż. Rainera Pietrasika i prof. Stanisława Januszewskiego powstała Grupa koordynująca prace rewitalizacyjne siłowni parowej i napędu holownika parowego “Nadbór”, jedyne statku śródlądowego w Polsce, który utrzymał maszynę parową i kotłownię.

Po kilkumiesięcznych przygotowaniach, 20 czerwca br. odbyło się jej pierwsze spotkanie z udziałem Rainera Pietrasika, Stanisława Januszewskiego, Wojciecha Śladkowskiego (Jego ojciec Czesław był członkiem Komisji Odbiorów Odrzańskich, która w 1949 roku – z udziałem inż. inż. Zbigniewa Kuszewskiego i Jana Bogusławskiego – przejmowała w Holandii statki serii holenderskiej), Zbigniewa Priebe, kpt. Mariana Kosickiego, dr inż. Stanisława Okulowskiego, Andrzeja Merło i Waldemara Lisowskiego z PRS oraz Ryszarda Góreckiego ze stoczni Odratrans Sp. z o.o. Udział w pracach Grupy zgłosili Andrzej Klimek, prezes zarządu Odratrans SA i inż. Piotr Jędrusik,

rzeczoznawca, specjalista d/s napędów parowych PRS SA w Gdańsku oraz Walerian Zagała, v-ce prezes zarządu SEFAKO SA, firmy, która zadeklarowała nieodpłatny remont i modernizację kotła parowego.

Kolejne spotkanie Grupy odbędzie się na pokładzie Nadbora 6 lipca 2006 r. Jej skład jest otwarty. Zapraszamy do współpracy, którą zwieńczy rejs holownika do Rotterdamu szlakiem magicznych miejsc, które HP Nadbór raz już pokonał latem 1949 roku w drodze na Odrę. Tym razem popłyniemy z misją promocji dziedzictwa technicznego i przemysłowego Polski i Europy, pod hasłem “Europa ponad rzekami”.

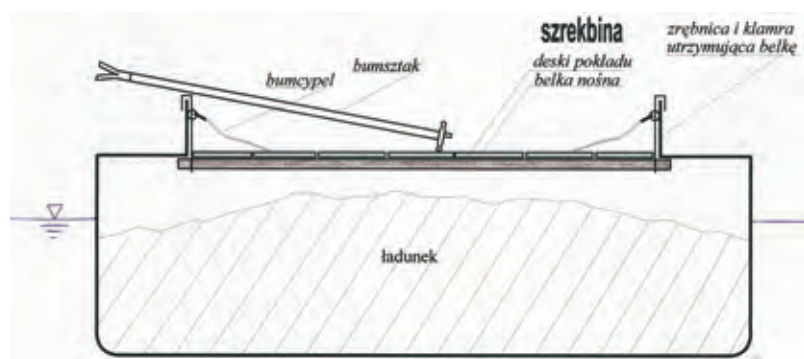
Marian Kosicki

Nazewnictwo i urzędzenia, które wyszły z użycia

(4) Szrekbina

Tak nazywano prowizoryczny pokład manewrowy na barce bez napędu. Układany był nad pierwszą ładownią z ułożonymi w gotowości do manewrów bumsztakami na każdej burcie. Najbardziej przydatny był przy ruchu barki samospławem w dół rzeki.

Marian Kosicki



Konstrukcja szrekbiny – prowizorycznego pokładu manewrowego na barce holowanej

Korespondencję prosimy kierować na adres: Marian Kosicki, tel. kom. 506 814 245 H/P “Nadbór”, górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, 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.; Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu