

# PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie  
[www.nadbtor.pwr.wroc.pl](http://www.nadbtor.pwr.wroc.pl)

Biuletyn Nr 38

Rok IV

Październik 2006 r.

## Kanał, tzw. „Kopernika”, we Fromborku

Kanał, zwany kanałem „Kopernika”, prowadzony jest od rz. Baudy do Zalewu Wiślanego. Wodę do kanału kierowano z rzeki Baudy, piętrząc ją na stopniu wodnym złożonym z jazów – na rzece (km. 5,846) i kanale ulgi (km. 4,976). Stopień wodny zbudowano w miejscowości Krze, na obszarze zajmowanym po 1945 r. przez PGR Bogdany (łąki). Stąd kanał o długości 5846 m prowadzono w kierunku płn. zboczem naturalnego wzniesienia, równoległe do biegu rzeki Baudy – w odległości 100–300 m na zach. Po przejściu ok. 3 km kanał odchodził od rz. Baudy na zach – w kierunku Fromborka. Przechodził u płn. podnóża wzgórza katedralnego i skręcał na płn.-zach. do Zalewu Wiślanego, pokonując ostatnie ok. 300 m. swego biegu.

Na zespół kanału składały się: stopień wodny rz. Baudy, staw retencyjny, kanał dopływowy zamknięty przy kanale ulgi jazem (km. 4,976), koryto kanału, stopień piętrzący przy młynie miejskim, W ścisłym związku z kanałem pozostawały: młyn miejski, wieża wodna, przeprawy przez kanał – mosty drogowe i kolejowy, także założenie przestrzenne miasta średniowiecznego.

Na Baudzie funkcjonował jaz piętrzący, wielokrotnie w toku dziejów odbudowywany i przebudowywany, pierwotnie drewniany, od przełomu XIX/XX w. oparty na murowanych z cegły i betonu przyczółkach, z zastawkami drewnianymi. Piętrzona woda kształtowała staw zamknięty groblami ziemnymi. Woda ze stawu prowadzona była do śluz na wlocie do kanału „Kopernika” i kanału ulgi gdzie zbudowano zamknięcia klapowe w konstrukcji

drewnianej, które do czasu zniszczenia, w latach 50. XX w., utrzymały materiał i technologie charakterystyczne dla budowli hydrotechnicznych XVII stulecia.

Naturalny spadek rz. Baudy od km. 2,4 do km. 5,7 wynosi ok. 1%, zaś poniżej km 2,4 zwiększa się. Jaz „Kopernikowski” (zasilający staw piętrzący przy rzece) posiadał światło 32,1 m. i rzędną korony 53,4 m. Zastawka wpustowa do kanału „Kopernika” (na km 4,976 – ok. 100 m na płn. od szosy Frombork–Bogdany – stąd niektórzy, np. B. Orłowski, podają długość kanału „Kopernika” liczoną od tego punktu) posiadała światło 3,1 m. i rzędną progu 52,64 m. Jaz na rz. Baudzie (na km. 5,7 rzeki Baudy) posiadał światło 8,2 m. i rzędną progu 52,14 m. Takie rozwiązanie umożliwiało spuszczenie wody ze stawu i kanału, przynajmniej na długości 1 km, co było przydatne dla prowadzenia prac konserwacyjnych. Podłogi na jazach wykonano z desek drewnianych grubości 35 mm.

Kanał prowadzony był zboczem wzniesienia. Spadek na odcinku 0,0 – 0,236 km. wynosił 1%, od km 0,236 – 0,800 – 4%, od km. 0,800–5,846 0,1%. Przepływ wody w kanale (głęb.wody ok. 1,0 m) wynosił ok. 1,35 m<sup>3</sup>/s. W km. 0,212,5–218,5 kanał przechodził pod wieżą wodną, której dolna partia stanowiła w XV w. komorę koła wodnego. Z przełomem XIX/XX w. stopień wodny przy młynie rozbudowano do 0,233 km o kanał roboczy dwu turbin Francisa i jaz piętrzący kierujący wodę na turbiny, o spadku 4,47 m. Dolny odcinek kanału o długości 766 m, przebiegający przez mia-

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



Frombork, wieża ciśnieniowa z 1570 r.

sto (do dawnego mostu w ciągu ulicy Kopernikaj), posiadał przekrój prostokątny, przy czym ściany pionowe stanowiły mury oporowe, w części wykonane z kamienia łamanego, w części zaś jako ścianki szczelne, drewniane. Od km. 0,766 do 5,846 kanał zyskał przekrój trapezowy o szer. w dnie 3,0 m i nachyleniu skarp 1:1,5. Skarpy kanału na odcinku od 5,846 km. do 4,976 były pionowe i umacniano je kieszką faszynową, o średn. 15 cm, podwójną. Na odcinku od rzeki i stawu do śluzy wprowadzającej wodę do kanału czytelne są w terenie relikty rowów i kanałów, które służyły dla melioracji łąk a w kształcie obecnym pochodzą z XIX w.

Obecnie na odcinku od 0,0–0,035 km brzegi kanału prowadzone są w obudowie betonowej (do lat 60. XX w. ścianki szczelne drewniane). Od mostu drogowego w km 0,108 brzegi umocnione były cegłą, którą uzupełniono w latach 60. XX w. kamieniem łamanym i betonem. Dalej do 212,5 km kanał umocniony jest murem z kamienia.

Kanał zbudowano w sposób świadczący o dużej wiedzy i doświadczeniu średniowiecznych budowniczych. Prowadzono go od stopnia wodnego na rz. Baudzie z boczem wzniesienia. Wykorzystano je jako jedną ze ścian kanału. Część zbocza ścięto. Z odkładanej ziemi stworzono masywny wał ograniczający koryto (izolowany gliną). Budowa kanału, o precyzyjnie prowadzonym spadku musiała być poprzedzona dokładnymi pomiarami wysokościowymi.

Kanał istniał w 1427 r. a jest prawdopodobne, że powstał już w końcu XIV w. Był to zawsze, przede wszystkim, kanał energetyczny

miejskiego młyna. W XV w. zaopatrywał w wodę również garbarnię. W toku dziejów przydawano mu wciąż nowych funkcji: zaopatrzenia miasta w wodę, sanitarno-higienicznych, ochrony przeciwpożarowej, ochrony przeciwpowodziowej, melioracyjnych i irygacyjnych, utrzymywania skarpy Wzgórza Katedralnego, stałego poziomu wód gruntowych w mieście, odmulania portu nad Zalewem Wiślanym.

Z dziejami kanału wiąże się tradycja XVI-wiecznego wodociągu grawitacyjnego Fromborka, powstałego w 1571 r., który w obrębie młyna, w oparciu o jego urządzenia energetyczne – koło wodne – napędzał urządzenie czerpakowe, podające wodę (na wys. 18,58 m npm) do leja rurociągu lewarowego, ciśnieniowego, którym woda docierała do zbiornika rozdzielczego, usytuowanego na Wzgórzu Katedralnym (na wys. 38,06 m npm) a stąd do zbiorników pośrednich i poszczególnych kano-nii, na których terenie funkcjonowały niewielkie cysterny. Nadmiar wody był stąd odprowadzany i wykorzystany do nawadniania ogrodów. System ten, unikatowy w skali Europy, funkcjonował do końca XVIII w.

W okresie powojennym kanał nie był eksploatowany wskutek braku woli odbudowy uszkodzonego w 1944 r. piętrzenia na rz. Baudzie. Koryto kanału prowadziło jedynie wody opadowe i powodziowe. W efekcie, na odcinku miejskim, kanał narażał wiele problemów natury sanitarno-higienicznej. W latach 1957/58, 1964/68 i 1980/81 formułowano projekty odbudowy kanału, ale żaden z nich nie zakładał potrzeby utrzymania odcinka miejskiego, mimo protestów podnoszonych z różnych stron. Żaden z tych projektów nie wyszedł poza sferę koncepcji.

W latach 60. XX w. zasypano komory turbinowe przy dawnym młynie/wieży wodnej, zniszczono stopień wodny przy młynie, zasypano i zniszczono odcinek kanału prowadzony przez miasto – od 0,218 do 0,900 km. Dalej koryto kanału utrzymano ale dzisiaj zarośnięte jest samosiejkami drzew, występują liczne uszkodzenia skarp, dno znacznie podwyższone. Jaz na 4,976 km całkowicie zniszczony, podobnie piętrzenie na rz. Baudzie – w km. 5,846 m. Czasza stawu retencyjnego przy rz. Baudzie zniszczona. Koryto kanału na odcinku 0,900–5,946 km. pozostaje suche, 212,5 m sięga cofka Zalewu Wiślanego.

Zniszczono również budynki produkcyjne młyna wodnego, funkcjonującego do 1944 r.,

rozbudowywanego w końcu XIX w., modernizowanego z początkiem XX stulecia (w miejsce koła wodnego zainstalowano wówczas dwie turbiny Francisa na wałach poziomych – pracujące zapewne również na generator energii elektrycznej). Pozostały po nim relikty, których zasadniczym elementem jest fragment kanału roboczego turbin.

Pozostała również wieża wodna – relikw XVI-wiecznego wodociągu, mieszcząca niegdyś urządzenie czerpakowe (a w XIX/XX w. również młyńskie). Od 1964 r. wykorzystywana jest jako widokowa.

Obszar cywilizacyjny kanału prezentuje wybitne walory historyczne, techniczne, krajo-brazowe. Trasa techniczna kanału i jego kory-

to stanowią bezcenne dokumenty inżynierii cywilnej XIV stulecia, mimo zniszczeń to budowla unikatowa w skali Europy. Związki z XVI-wiecznym wodociągiem centralnym Fromborka, dziełem równie unikatowym, walory historyczno-techniczne Kanału potęgują. Jeżeli przydamy temu i inne dzieła dokumentujące interakcję jaka dokonywała się w toku dziejów na linii kanał – ład, kanał – miasto to znajdujemy tutaj dzieło budownictwa hydrotechnicznego o walorach nie znajdujących sobie równych w Europie. Stanowi cenne źródło informacji zarówno dla historyka techniki jak i geografa, ekologa, historyka stosunków gospodarczych, społecznych etc.

*Stanisław Januszewski*

## **Kutry desantowe dostarczone przez UNRRA jako holowniki na polskich śródlądowych drogach wodnych (cz. I)**

Minęło już 61 lat od zakończenia II Wojny Światowej i młode pokolenie nie zna dziś skrótu UNRRA (United Nations Relief and Rehabilitation Administration, co oznacza Administracja Organizacji Narodów Zjednoczonych ds. Pomocy i Odbudowy). A szkoda, bo organizacja ta dobrze zasłużyła się polskiemu społeczeństwu, a szczególnie przez:

- przydział paczek żywnościowych, a każdy Polak dostał dwukrotnie taką paczkę. I nie miało znaczenia, czy lubiliśmy słodką kiełbasę, albo czy nie mogliśmy dłużej już żyć bez gumy do żucia, liczyło się to, że nie zostawiono nas samych sobie, że ktoś gdzieś w świecie o nas pamiętał i chciał nam pomóc,
- dostawę tysięcy koni dla polskiego rolnictwa,
- dostawę tysięcy ciągników (Case, Farmal, Ferguson, Ford, Fordson, John Deere),
- dostawę dziesiątków tysięcy samochodów ciężarowych (Albion, Austin, Autocar, Bedford, Carrier, Chevrolet, Corbit, Crosley, Daybrook, Diamond, Dodge, Federal, Ford, Fordson, FWD, GMC, Guy, International, Leland, Mack, Morris, Rotriever, Thornycroft, TSM); liczba samochodów była wyższa od liczby osób posiadających wówczas w Polsce prawo jazdy,
- przekazanie ponad 30 kutrów desantowych, które łatwo można było przebudować na holowniki śródlądowe,

- przekazanie kilkuset silników spalinowych typu Gray Marine, przystosowanych do użycia na pokładzie statków.

Dostarczono:

- kutry brytyjskie w ilości 20 sztuk,
  - kutry amerykańskie – pewnych 13 sztuk.
- Kutry brytyjskie służyły na polskich drogach wodnych jako:
- CZAJKA w administracji wodnej w Toruniu, później w Puławach i w Płocku, 55 KM – 1 silnik, 1 śruba, wycofany w 1973 r.
  - CZARNA HAŃCZA w Żegludze Mazurskiej w Giżycku, 75 KM – 1 silnik Bolinder, 1 śruba, wycofany w 1965 r. kadłub leży na brzegu ośrodka wojskowego pomiędzy jeziorem Tracz a Olchowym Rogiem (jez. Kisajno) – 2003 r.
  - CZARNIECKI w administracji wodnej w Gorzowie Wlkp, 100 KM – 1 silnik Tornycroft, 1 śruba, wycofany w 1964 r.
  - CZECH w administracji wodnej we Wrocławiu, 80 KM – 1 silnik Tornycroft, 1 śruba, wycofany w 1974 r.
  - IŁŻANKA w administracji wodnej w Puławach (fot. 1), później w Bydgoszczy, 140 KM – 2 silniki Gray Marine, 2 śruby. Później prywatny statek wycieczkowy HANNA – Bydgoszcz, dziś statek wycieczkowy GRYF Wrocław.
  - KAJTEK w administracji wodnej w Tczewie, 80 KM – 2 silniki Atlantic, 2 śruby, wycofany w 1997 r.





Fot. 1. „Iłzanka”



Fot. 1. „Iłzanka”

- KACABA w Warszawskich Zakładach Eksploatacji Kruszywa, późniejsza nazwa JO-LANTA, zmiana silnika na sowiecki 3D6 – 150 KM. W 1971 przekazany Lidze Obrony Kraju.
- KOS w administracji wodnej we Wrocławiu, 80 KM – 1 silnik Tornycroft, 1 śruba, wycofany w 1974 r.
- MACIEJ w administracji wodnej w Tczewie, 60 KM – 1 silnik Tornycroft, 1 śruba, wycofany w 1964 r.
- MACIEK w administracji wodnej w Toruniu, potem w Bydgoszczy, 100 KM – 1 silnik Tornycroft, zmieniony na Wola DM-150 – 150 KM, 1 śruba, wycofany po 1989 r.
- ORZEŁ w administracji wodnej w Płocku, później w Warszawie, 100 KM – 1 silnik Tornycroft zmieniony na Wola DM-150 – 150 KM, 1 śruba, wycofany po 1989 r.
- PRĄDZYŃSKI w administracji wodnej w Bydgoszczy, 100 KM – 1 silnik Tornycroft, zmieniony na Wola DM-150 – 150 KM, 1 śruba, w 1997 r. przekazany w rejon Krakowa – LAJKONIK holownik, armator L. Bętkowski-Wawrzyniec.



Fot. 2. „Sęp”

- RUS we Wrocławskich Zakładach Eksploatacji Kruszywa, brak informacji o silniku, w 1978 przekazany do Yacht Klubu w Koźlu, podobno od lat 90. stanowi własność Mazurskiego WOPR w Okartowie.
- SĘP w administracji wodnej w Tczewie, później w Giżycku, 80 KM – 1 silnik Tornycroft, zmieniony na Wola DM-150 – 150 KM, 1 śruba (fot. 2). Statek pływa nadal w Giżycku pod nazwą ORB WATAŻKA (skrót ORB „okręt rozrywkowo-baletowy” jest uwłaczającą parodią skrótu ORP, stanowiącego dumę Polaków, natomiast drugi składnik WATAŻKA ma stanowić „dowcipną pochwałę” dysleksji. No cóż, bywają dowcipy, z których śmieje się tylko jedna osoba – jego autor, ta nazwa stanowi tego przykład). Armator p. Osiatyński, Warszawa.
- SOKÓŁ w administracji wodnej w Puławach, później w Bydgoszczy, 140 KM – 2 silniki Gray Marine, 2 śruby, od 1996 r. w firmie Prim Melbud Grudziądz, 2 silniki Puck – 140 KM (foto 3). Statek w eksploatacji (2006).
- SÓJKA w administracji wodnej w Płocku, brak informacji o silniku, wycofany w 1974 r.
- WERNYHORA w administracji wodnej w Giżycku, brak informacji o silniku, wycofany w 1962 lub 1963 r. i zastąpiony już w 1963 r. „krakowiakiem” o tej samej nazwie.
- WKRA w administracji wodnej w Warszawie, później w Puławach i ponownie w Warszawie, 85 KM – 2 silniki, 2 śruby, wycofany w 1965 r.

Kutry brytyjskie miały długość  $L = 13,08-16,00$  m, a szerokość  $B = 3,10-3,60$  m. Poszczególne kutry pochodziły z różnych stoczni, w których były budowane w latach 1940–1944. Większość z nich miała silniki Tornycroft od 60 do 100 KM. Dziś trudno ustalić, czy jednostki które pływały z silnikami Gray Marine otrzy-



Fot. 4. „Dąbrówka”



Fot. 6. „Dziewina”

mały je jeszcze w Wielkiej Brytanii, czy też wstawiono je w czasie adaptacji do zadań pokojowych już w Polsce.

Kutry amerykańskie, charakteryzujące się dziobem saniowym (wcześniej w Polsce nie spotykanym) i z tego powodu nazywane przez wodniaków „kanciakami” i lub „tępakami”, należały do serii LCM, ale za wyjątkiem jednego statku numery seryjne pozostały nieznane. Statki te służyły na polskich drogach wodnych jako:

- BOLESŁAW w Warszawskich Zakładach Eksploatacji Kruszywa, 360 KM, wycofany w 1968
- CIESZYN w Żegludze Państwowej w Gdańsku, później w Bydgoszczy, silniki Gray Marine, wycofany w 1952 r.
- DĄBRÓWKA w administracji wodnej w Płocku, później w Puławach (fot. 4) 186 KM, wycofany w 1967 r.
- DRWĘCA w administracji wodnej w Warszawie, przedłużony z 15,40 do 17,10 m, 2 silniki Gray Marine 172 KM, 2 śruby, zastąpione w dalszych latach przez sowieckie silniki 3D6 300 KM, wycofany ze służby w 1995 r, przedłużony do 24,00 m i jako statek pa-

sażerski OLIMPIA pływał w latach 1998 – 2005 w Kazimierzu nad Wisłą – silnik Andrychów SW 400 – 150 KM. (fot. 5) W 2006 r. sprzedany do Giżycka.

- DZIEWINA w administracji wodnej w Warszawie, przedłużony z 15,40 do 17,01 m, otrzymał wzmocnienie przeciwlodowe jako pomocniczy lodołamacz, 2 silniki Gray Marine 172 KM, 2 śruby, zastąpione w dalszych latach przez sowieckie silniki 3D6 300 KM, wycofany ze służby w 1995 r, odkupiony do Kazimierza nad Wisłą (fot. 6), przedłużony do 24,00 m, silnik Andrychów SW 400 – 150 KM i jako statek pasażerski DŻWINA pływał w latach 2000 – 2005 w Kazimierzu, bądź detaszowany do Krakowa. W 2006 sprzedany do Giżycka. Statek od początku miał się nazywać DŻWINA, ale w 1948 r. nikt nie śmiał zgłosić nazwy nie akceptowanej przez ówczesne władze, stąd ten dziwoląg językowy, jakim była DZIEWINA, przetrwał 52 lata i dopiero armator Henryk Skoczek przywrócił mu prawidłową nazwę.
- GÓRAL ex LCM-913 w Bydgoszczy, później w Krakowskiej Żegludze na Wiśle, 2 silniki Gray Marine 200 KM, 2 śruby, skasowany



Fot. 5. „Drwęca”



Fot. 7. „Dżwina”



w 1965 r. W. Gielżyński w książce „Moja prywatna Vistuliada” opisał jak w czasie powodzi GÓRAL pływał w sadzie pomiędzy jablóniami.

- GRUDZIĄDZ w Państwowej Żegludze Śródlądowej w Bydgoszczy, 2 silniki Gray Marine, wycofany w 1956 r.
- KUBA w Warszawskich Zakładach Eksploatacji Kruszywa, 2 silniki Gray Marine 450 KM, 2 śruby, po roku 1950 dalszy los nieznanym.
- ORŁOWO w Państwowej Żegludze w Gdańsku, później w Bydgoszczy, 2 silniki Gray Marine, wycofany w 1953 r.
- PRZODOWNIK we Wrocławskich Zakładach Eksploatacji Kruszywa, brak informacji o silnikach, los statku nieznanym.
- TCZEW w Państwowej Żegludze Śródlądowej w Bydgoszczy, 2 silniki Gray Marine, wycofany w 1956 r.
- TOMEK w Warszawskich Zakładach Eksploatacji Kruszywa, 2 silniki Gray Marine 360 KM, 2 śruby, po 1962 roku brak dalszych informacji.

- TRYTON później WARTA w administracji wodnej w Gorzowie Wlkp, 2 silniki Atlantic 60 KM, 2 śruby, wycofany w 1961, potem przystań do 2005 r. w Poznaniu i Sierakowie.
- ZENEK w Warszawskich Zakładach Eksploatacji Kruszywa, 1 silnik Gray Marine 100 KM, 1 śruba, po roku 1961 brak dalszych informacji.

Holowniki te miały długość  $L = 14,00-16,19$  m, a szerokość  $B = 3,90-4,40$  m. Były one wyposażone w dwa silniki Gray Marine o łącznej mocy 60 do 360 KM i 2 śruby.

*Marek M. Michalski*

1. Autor używa określenia „administracja wodna” mając na myśli Państwowe Zarządy Wodne w latach 1945-1950, Rejony Dróg Wodnych 1951-1963, Okręgowe Zarządy Wodne 1964-1973, Przedsiębiorstwa Wodnego, Wodno-Inżynierskiego i Hydrotechnicznego po 1973 roku.
2. Przedsiębiorstwa żeglugowe wielokrotnie zmieniały nazwy, ale w okresie od 1948 do 1992 w ich nazwach pozostawał wyraz „żegluga”.
- 3) „Krakowiak” to powszechnie stosowana nazwa holowników 150 KM, budowanych przez stocznnię krakowską w latach 1960-1968, których ponad 60 było eksploatowanych na polskich drogach wodnych, a liczna ich grupa służy do dzisiaj.

## WNIOSKI

### VIII KRAJOWEJ KONFERENCJI MUZEALNICTWA MORSKIEGO I RZECZNEGO „DZIEDZICTWO DLA PRZYSZŁOŚCI”

Pod patronatem Departamentu Dziedzictwa Narodowego Ministerstwa Kultury

Zorganizowanej przez

Centralne Muzeum Morskie Fundację Otwartego Muzeum Techniki Politechnikę Wrocławską

Uczestnicy VIII Krajowej Konferencji Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego obradujący we Wrocławiu, jego Węzle Wodnym w dniach 1–3 czerwca 2006 r. z satysfakcją odnotowują fakt, że odbywa się ona w gościnnych progach Politechniki Wrocławskiej a w szczególności na zabytkowych statkach żeglugi odrzańskiej: HP „Nadbór”, DP „Wróblin” i innych. Także poprzez działalność Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Tym bardziej, że potrzeba utworzenia „Muzeum Transportu Rzecznego nad Odrą” znalazła się w jednym z wniosków Pierwszej Konferencji, która odbyła się w Gdańsku 24-25 listopada 1965 r.

Uczestnicy Konferencji uważają za potrzebne kontynuowanie formuły spotkań w cyklu dwuletnim – rozpoczętym w 1994 r. – jako pożytecznego pola wymiany doświadczeń między instytucjami muzealnymi oraz innymi instytu-

cjami, organizacjami i inicjatywami związanymi z dziedzictwem morskim i rzeczonym Polski.

Uczestnicy Konferencji dostrzegają, że obowiązujące prawo nie sprzyja działaniom na rzecz ochrony dziedzictwa kulturowego. W związku z tym widzą potrzebę dążenia do stworzenia modelu uspołecznienia procesu ochrony tego dziedzictwa.

Mając na uwadze dotychczasowe nieudane próby zachowania zabytkowych okrętów, min: okrętów podwodnych typu „Foxtrot”, a ostatnio okrętu desantowego ORP „Grunwald” – wnioskujemy o przygotowanie projektów takich procedur prawnych, aby Marynarka Wojenna RP mogła bezpośrednio i nieodpłatnie przekazywać wycofywane okręty zainteresowanym muzeom, fundacjom, stowarzyszeniom lub innym podmiotom prawnym mającym w swym statucie misję zachowania dziedzictwa technicznego.

Wnioskujemy o opracowanie procedur pozyskiwania dotacji celowych z budżetu państwa przez muzea, fundacje i stowarzyszenia na zakup od przedsiębiorstw komercyjnych zabytkowych jednostek pływających celem zachowania ich dla przyszłych pokoleń jako obiektów muzealnych.

Uczestnicy Konferencji mając na względzie ochronę krajobrazu kulturowego rzek apelują do instytucji rejestrujących jednostki pływające o uwzględnianie w procesie restytucji żeglugi pasażerskiej miejscowych tradycji oraz odpowiedniego poziomu estetyki statków.

Uczestnicy Konferencji zaaprobowali propozycję Centralnego Muzeum Morskiego odbycia następnej – IX Krajowej Konferencji Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego w „Trójmieście”.

WNIOSKI przyjęto przez aklamację dnia 02 czerwca dnia 2006 r.

#### KOMISJA WNIOSKOWA:

1. mgr Paweł Lis Kazimierz Dolny
2. mgr Anna Ciemińska CMM Gdańsk
3. mgr inż. Ryszard Majewicz FOMT Wrocław

## Odrzańska Droga Wodna – europejskie dziedzictwo

### Narodziny polskiej odrzańskiej doktryny politycznej

Pierwotne założenia dotyczące zasad żeglugi po Odrze oraz innych międzynarodowych rzekach Europy zostały zgłoszone przez delegację amerykańską na szczycie poczdamskim. Wynikało z nich, że m. in. Odra będzie rzeką otwartą dla wszystkich państw zainteresowanych żeglugą i będzie na niej obowiązywała idea wolnej żeglugi. Do zarządzania rzeką miała być powołana międzynarodowa komisja, która ustali zasady żeglugi i gospodarki wodnej rzeki.

Po Konferencji Poczdamskiej oddającej Odrę pod administrowanie Polsce na Odrze nadal pojawiały się statki różnych bander. Oprócz niewielu jednostek polskich pływały tu jednostki radzieckie, a także, co budziło największy sprzeciw Polaków, jednostki państwa, które niedawno było okupantem naszego kraju. Po Odrze pływała spółka armatora niemieckiego z udziałem kapitału radzieckiego o nazwie Deutsch-Russische Transport Gesellschaft (DeRuTr-a). Dopuszczenie przez Związek Radziecki DeRuTr-y do udziału w przewozach odrzańskich było podstawowym powodem, dla którego Polacy obawiali się umiędzynarodowienia rzeki, ale nie jedynym. Kolejną przyczyną był sposób zarządzania rzeką i prowadzenia żeglugi przez Rosjan. Związek Radziecki w latach 1945-1952 wykorzystywał rzekę wyłącznie do własnych potrzeb. Armatorzy oraz administracja radziecka bez żadnych ograniczeń eksploatowali rzekę i przystosowywali do wywozu jak największych ilości śląskiego węgla, zdobywcy wojennych i reparaacji.

Pomimo formalnego prawa do administrowania rzeką, Polska ze względu na działania ZSRR nie posiadała możliwości technicznych i

organizacyjnych pozwalających jej wpływać na zarząd rzeką. W początkowym okresie Polska próbowała przeforsować koncepcję administrowania przez siebie całą rzeką wraz z jej dwoma brzegami, jednak spotkała się ze zdecydowanym sprzeciwem ZSRR. Później podejmowano próby powołania wspólnie z ZSRR komisji administrującej Odrą, one również kończyły się niepowodzeniami. ZSRR nie przejawiał chęci partnerskiej współpracy, wręcz przeciwnie, polskie jednostki administracji wodnej i polskiego armatora, szczególnie w rejonie Odry granicznej, napotykały ze strony wojsk radzieckich na poważne szykany, kończące się nierzadko tragicznie.

Doświadczenia tego okresu prowadziły do narodzin polskiej doktryny w kwestii statusu prawnego Odry. Jej zasadniczymi celami była możliwość samodzielnego wpływania na losy Odry, a także pozyskanie jej wyłącznie dla swoich potrzeb. Istotnym wydarzeniem, jak się później okazało, o znaczeniu międzynarodowym dla prezentacji polskiej racji stanu w sprawie Odry miało spotkanie tzw. Rady Interesantów Żeglugi na Odrze, które odbyło się 20 stycznia 1946 r. w Gliwicach. Na spotkaniu tym przedstawiciel Urzędu Planowania wypowiedział zdanie, które do tej pory jest polską doktryną w sprawie statusu prawnego Odry. Oświadczył on, że: Kwestia prawna Odry została załatwiona. Wyłącznymi gospodarzami całej rzeki jesteśmy my i bez naszego zezwolenia żaden obiekt pływający po Odrze przemieszczać się nie może, jedynie do odcinka będącego wspólną granicą: barki pływające wzdłuż tego odcinka, a nie zatrzymujące się po prawej

stronie rzeki są wyłączone spod naszej kontroli, jeżeli jednak taka barka zatrzyma się po wschodniej stronie rzeki obowiązują ją nie tylko przepisy celne, ale i polskie przepisy administracyjne.

Spółeczność międzynarodowa nigdy nie próbowała podważyć tę doktrynę. Od momentu jej ogłoszenia nastąpiło ciche przyzwolenie na jej realizację, jednak nie miała ona kompletnego zastosowania wobec ZSRR.

Usankcjonowanie polskiej doktryny zostało w sposób formalny zapisane w polskim prawodawstwie. Odpowiedni zapis zawierała usta-

wa z 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych. Według niej obce statki i tratwy mogły być dopuszczone do żeglugi lub spławu na śródlądowych drogach wodnych na warunkach i w zakresie ustalonym w umowach międzynarodowych lub na mocy pozwoleń wydawanych w odpowiednim trybie i warunkach przez władzę żeglugową. Symptomatyczne jest to, że przepisy ustawy opublikowane zostały dopiero po wycofaniu się Związku Radzieckiego z przewozów po Odrze w 1952 r.

*Jan Pyś*

## *Przeminęło z falą odrzańską*

### **Nadwaga przynosi szkody**

Przed elektryfikacją napędów, która miała miejsce z końcem lat 60. praca operatorów na służach odrzańskich wymagała dobrej kondycji fizycznej. Na jedną zmianę odbywało się dziesięć, czasami do jedenastu służowań. Wszystkie czynności przy uruchamianiu mechanizmów trzeba było wykonywać ręcznie kręcąc korbami. Po każdej stronie służy należało podnieść zasuwę w kanałach obiegowych, aby woda napełniła komorę służową, otworzyć wrota i wielkim „lizakiem” dać sygnał zezwalający na wejście pociągu holowniczego. Po wejściu (12–15 min) opuścić zasuwę, zamknąć wrota i przejść ponad 180 metrów na drugą głowę. Podnieść zasuwę w celu opróżnienia komory, poczym otworzyć wrota i dać sygnał zezwalający na wyjście pociągu. Po wyjściu pociągu (do 10 min) zaczynało się powtarzanie wszystkich czynności. Tak więc na chwilę oddechu był czas wejścia i wyjścia pociągu holowniczego.

Często służowi z jednej głowy na drugą przejeżdżali rowerem. Było tak do czasu, kiedy w Oławie jadący na rowerze służowy zachwiał się, wpadł z wysokości 6 metrów do komory przy poziomie dolnej wody i utonął. Od tego czasu jazda rowerem po peronach komory była surowo zabroniona.

Przywilej otrzymywania służbowego roweru mieli kierownicy stopni. Wynikało to z położenia stopni z dala od centrów władz lokalnych, a bieżące sprawy wymagały niejednokrotnie częstych kontaktów. Czas użytkowania roweru określony był na cztery lata. Ostatni zakup rowerów miał miejsce bodajże w 1968 roku za sprawą kierownika stopnia w Oławie, Stanisława Sadowskiego.

Do referenta zajmującego zakupami dla obsługi szlaku żeglownego przyszedł kierownik Nadzoru Wodnego w Oławie, bardzo sympatyczny pan, Franciszek Piliński. Po załatwieniu bieżących spraw przedłożył protokół zużycia roweru.

– Panie kierowniku! – zawołał zgorzony referent – przecież rowery zostały zakupione rok temu.

– Muszę powiedzieć, że rower został zniszczony dużo wcześniej – powiedział Piliński – Ja tylko dla przyzwoitości odczekałem rok. Ale proszę przeczytać protokół.

W protokole było napisane: „Rower został zniszczony z powodu nadmiaru wagi użytkownika. A to – urwane pedały, pęknięta rama i kierownik, zniszczone siodełko”.

Kierownik stopnia Oława ważył 145 kg.

*myk*

**Korespondencje prosimy kierować na adres: Marian Kosicki, tel. kom. 506 814 245  
H/P „Nadbór”, Górny awanport służy 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.; Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wrocław**