

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 39

Rok IV

Listopad 2006 r.

IV Sowiogórski Festiwal Techniki

W dniach 9–12 września 2006 r. Fundacja Otwartego Muzeum Techniki wspólnie z władzami miejskimi Dzierżoniowa, Świdnicy, Bielawy, Nowej Rudy, Fundacją Odnowy Ziemi Noworudzkiej, Funduszem Regionu Wałbrzyskiego i ponad 30 innymi współorganizatorami zaprosiła mieszkańców regionu na IV już Sowiogórski Festiwal Techniki. Jego miejscem były zabytkowe, XIX-wieczne parowozownie Dzierżoniowa, we wrześniu 2003 r. przejęte przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki z zamiarem budowy na ich terenie przestrzennego, Sowiogórskiego Muzeum Techniki – placówki Otwartego Muzeum Techniki. A jako, że sieć ekspozycji Sowiogórskiego Muzeum Techniki sukcesywnie rozwija się, obejmując dzisiaj i dawny, XIX-wieczny folwark fabryki włókienniczej Dieriga w Bielawie, i kopalnię rud ołowiu, cynku i srebra „Silberloch” w Walimiu (XIV w.), a nasze zainteresowania ochroną aktywną dzieł kultury technicznej sięgają i Świdnicy (m.in. linia kolejowa „Bystrzycka” z lat 1902–1904, dworzec kolejowy Świdnica Kraszowice, bunkier telekomunikacyjny z 1938), i Nowej Rudy (relikt prażalni łupku ogniotrwałego z 1877 r., zespół szybu „Lech” (1890/1914), i Lubachowa (elektrownia wodna z 1913 r.), tak też od 2004 r. imprezy Sowiogórskiego Festiwalu Techniki zaczęły wykraczać poza dawne parowozownie.

W 2006 r. prowadziliśmy je w Dzierżoniowie, Bielawie, Świdnicy i w Nowej Rudzie, tradycyjnie łącząc i z Międzynarodowym Warsztatem Naukowym Studentów i co tym razem stanowiło novum – z Warsztatem Archeologii Przemysłowej, adresowanym do uczniów szkół śre-

dnich regionu. Proponowaliśmy im udział w prelekcjach i dyskusjach, spotkania z zabytkami przemysłu i techniki Gór Sowich i górniczego Wałbrzycha, mając na uwadze potrzebę wykształcenia wolontariatu w służbie dziedzictwu kultury technicznej. Na nasze zaproszenie odpowiedziało ponad 70 klas szkół dzierżoniowskich, świdnickich, bielawskich i noworudzkich. Przekroczyło to nasze oczekiwania, ale rękawicę podjęliśmy. W Nowej Rudzie spotykaliśmy się z uczniami również w ich szkołach (Liceum Ogólnokształcące, Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych). W realizację tego programu włączyli się również studenci – członkowie Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego PWr „Ochrony zabytków techniki HP Nadbór”, a nawet uczniowie, jak Łukasz Grabowski z Dzierżoniowa – wynalazca działa elektromagnetycznego, którego prezentacja wzbudzała powszechne zainteresowanie.

Sesje MWNS prowadziliśmy w zabytkowych wnętrzach parowozowni wachlarzowej Dzierżoniowa z 1900 r., w bielawskim Domu Kultury – w sali teatralnej, do której to roli przysposobiono niegdyś jedną z hal produkcyjnych zakładu włókienniczego Dieriga (dzisiaj Bielbaw SA), w świdnickim Domu Techniki, w wałbrzyskim Muzeum Przemysłu i Techniki – w cieniu wież nadszybowych szybów „Julia” (1868) i „Sobótka” (1874), w noworudzkiej Bibliotece Publicznej. Studenci prezentowali własne dokonania na polu historii techniki i ochrony zabytków techniki, mówili o swych doświadczeniach w zakresie ochrony i eksploatacji zabytkowych statków odrzańskich, o udziale w pracach kon-

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

serwatorskich zabytkowej lokomobili z 1922 r., pompy parowej z 1898, o odbudowie parowozowni Dzierżoniowa, o urządzanych własnym przemysłem ekspozycjach starych samochodów w oborze bielawskiego folwarku i tej w spichlerzu, gdzie na dwu kondygnacjach uporządkowali kolekcję Marka Powierzy – maszyn rolniczych, narzędzi i sprzętu gospodarstwa domowego, używanych niegdyś przez mieszkańców regionu. W trakcie pokazów multimedialnych prowadzili do muzeów techniki Europy, do zabytków przemysłu i techniki Polski, w zagłębiu Staropolskim, na Dolnym i Górnym Śląsku, nad Odrą i Wisłą, frapowali swym udziałem w Międzynarodowych ekspedycjach naukowo-badawczych na wyspach Sołowieckich (Rosja, morze Białe), wrażeniami ze spotkań z zabytkami techniki Rosji, Rumunii, Czech. Dodamy też, że oni też w trakcie obozu naukowego poprzedzającego Festiwal, przygotowali ekspozycje także w Dzierżoniowie, Świdnicy, zaś w trakcie imprezy pełnili również role animatorów zajęć, pokazów, dyskusji.

W dawnej parowozowni Dzierżoniowa, w połowie lat 60. XX w., z chwilą gdy na linię kolejową Świdnica – Kamieniec Żąbkowicki po raz pierwszy na Dolnym Śląsku wprowadzono lokomotywy spalinowe, przekształconej w lokomotywownię, urządzono ekspozycje warsztatu tkackiego z drewnianym, unikatowym krosnem Jacquarda, odbiorników radiowych produkcji Diory, gazomierzy i dokumentacji technicznej gazowni dzierżoniowskiej, prądnic i maszyn elektrycznych Siemens z początku XX w., pomp wodnych. Towarzyszyły im wystawy fotograficzne zabytków Wrocławskiego Węzła Wodnego i modeli statków odrzańskich wykonanych w latach 70. XX w. przez uczniów wrocławskiego Technikum Żeglugi Śródlądowej i cieszące się ogromnym powodzeniem gawędy Edwarda Śląskiego o sztuce witrażu, sięgające również sfery kosmosu, mitów, symboli, wędrówek człowieka przez światy dawnych cywilizacji Atlantydy, Mezopotamii, Egiptu, Grecji, imperium rzymskiego, znaków kulturowych składających się na nasze dziedzictwo. Westfalskie Muzeum Przemysłu przesłało nam również plansze prezentujące obiekty, składające się na to wyjątkowe przestrzenne muzeum techniki, a kształtują je m.in. muzea podnośni hydraulicznej w Henrichenburgu i Parku Kulturowego Waltrop, Muzeum Włókiennictwa w Bocholtz, szybów Zollern II i IV w Dortmundzie, huty Henryka w Hattingen. Wszystko to składało się na oprawę uczniowskich i studenckich spotkań z zabyt-

kiem. Tutaj też prowadzono projekcję filmów telewizyjnych taktujących o dziedzictwie kultury technicznej Dolnego Śląska, filmów wykonanych w latach 90. dla wrocławskiego Ośrodka Telewizji przez śp. Andrzeja Androchowicza. Na placu przed parowozownią strażacy dzierżoniowscy demonstrowali nowoczesny wóz ratownictwa, zaś policjanci sztukę tresury psa. Aktywni byli również gazownicy dzierżoniowscy, szcycący się sporą już kolekcją zabytków i wodociągowcy, którzy w tym roku podjęli budowę własnej.

W bielawskim Domu Kultury urządzono wystawę „Zabytki techniki Gór Sowich” a w sali teatralnej non stop odbywały się projekcje multimedialne zabytków, filmów i prezentacje prac studentów Politechniki Wrocławskiej. Ich przedłużeniem były ekspozycje dzieł kultury technicznej w obiektach gospodarczych dawnego folwarku Dieriga.

W Świdnicy zaprosiliśmy wszystkich do Domu Technika, gdzie dzięki współpracy ze Świdnicką Radą Federacji SNT „NOT” urządziliśmy ekspozycję „Dziedzictwa technicznego Wysp Sołowieckich”. Otwierał ją Prezydent Świdnicy Wojciech Murdzek, a stała się okazją szerszej prezentacji prac na rzecz ochrony dzieł kultury technicznej, od 2001 r. prowadzonych na Archipelagu z udziałem Fundacji, w które zaangażowali się również studenci Politechniki Wrocławskiej.

Równie bogatym był program imprez noworudzkich. Obok sesji w Bibliotece Publicznej miały tutaj miejsce spotkania w szkołach, z nauczycielami, prezentacje zabytkowych tuneli kolejowych Dolnego Śląska i Gór Sowich i działań prowadzonych przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki na rzecz ochrony dziedzictwa przemysłowego i technicznego regionu. Wiele uwagi poświęcono tutaj problematyce wolontariatu w służbie ochrony zabytków techniki – a znaczącym dla dyskusji było wystąpienie Tadeusza Kłodowskiego, przewodniczącego Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego PWr „Ochrony zabytków techniki HP Nadbór”, koła szcycącego się autentycznymi dokonaniem na polu ochrony aktywnej dziedzictwa technicznego Wrocławia i Dolnego Śląska.

Wokół parowozowni dzierżoniowskiej Sowiogórskie Bractwo Kolejowe prowadziło „Piknik na szynach”. Jego atrakcją stanowiła dreżyna „moja–twoja” o napędzie ręcznym. Dzierżoniowski Ośrodek Kultury w rynku miasta prezentował zespoły artystyczne i awangardową muzykę młodzieżową. Przybyły również czeskie

Margonetki z zaprzyjaźnionego z Nową Rudą Broumova. Tym razem podziwiali je wielu mieszkańców miasta, zgromadzonych na rynku, bowiem odbywało się tutaj i zakończenie rajdu samochodowego Nissan. Margonetki przedstawiły swój kunszt także na rynku Bielawy, później odwiedziły podziemny kompleks militarny „Riese” w Walimiu.

Jedną z licznych atrakcji były pokazy motocyklistów z Akademickiego Klubu Motorowego Politechniki Wrocławskiej „Apanonar”, którzy odwiedzali miejsca festiwalowych imprez. Na dzierzoniowskim rynku prezentowaliśmy także „bostonkę”, maszynę drukarką o XIX-wiecznym rodowodzie, przekazaną Sowiogórskiemu Muzeum Techniki przez poligrafa Tomasa Ligęzę. Uruchomiliśmy ją i z pomocą drukarni Wydawnictwa Edytor T. Ligęzy każdy mógł samodzielnie wydrukować XVIII-wieczną panoramę Dzierżoniowa.

Dla uczestników Warsztatów zorganizowaliśmy w końcu i objazd zabytków techniki górniczej Wałbrzycha. Poprzedzała go sesja w wałbrzyskim Muzeum Przemysłu i Techniki. Była okazją dla wejścia do słynnej XVIII-wiecznej Lisiej Sztolni, spotkania z unikatowymi kopalnianymi wyciągami szybowymi na „Julii” i „Sobótce”, z wciąż sprawnymi przetwornicami prądu przemiennego na stały z 1911 r. Sam objazd zabytków nie budził jednak optymizmu. Na własne oczy zobaczyliśmy bezmiar barbarzyństwa, zniszczoną sztolnię szkolną „Gwarek”, w terenie ledwie ślady po zabudowie szybu „Gabriel”, którego maszynę wyciągową z 1909 r. zlikwidowano

tylko po to by w hali maszynowni urządzić lakiernię samochodową. Równie smutne było spotkanie z szybem „Irena”. Wciąż nurtuje nas obawa, że los wielu dzieł kultury górniczej Wałbrzycha podzieli również najstarsza w Europie elektryczna maszyna wyciągowa „Ireny”, pochodząca z 1903 r. Cóż z tego, że objęto ją ochroną prawną jako dobro kultury narodowej, skoro w ostatnich latach w majestacie prawa Rzeczypospolitej zniszczono w tym mieście tak wiele.

W ciągu kilku dni w imprezach festiwalowych uczestniczyło ok. 10 000 osób, ponad 2000 w spotkaniach, prelekcjach i projekcjach multimedialnych zabytków, ok. 200 osób odbyło przejażdżkę drezyną kolejową.

Imprezom festiwalowym życzliwie towarzyszyły władze samorządowe Dzierżoniowa z Burmistrzem Markiem Piorunem, Świdnicy z Prezydentem Wojciechem Murdzkiem, wielu mieszkańców Bielawy, Dzierżoniowa. Co zaś najważniejsze to program IV Festiwalu znalazł zainteresowanie szkół regionu i uczniów. To doświadczenie będziemy też rozwijali, myśląc i o Warsztacie Archeologii Przemysłowej i międzynarodowej konferencji studenckich kół naukowych, o wiązaniu Sowiogórskiego Muzeum Techniki ze studenckim i uczniowskim ruchem naukowym i wolontariatem oraz z miłośnikami techniki.

Zapraszamy na stronę internetową Fundacji www.nadbor.pwr.wroc.pl

Stanisław Januszewski



Nowy eksponat – hydrant. Dar wodociągowców Dzierżoniowa



Ryszard Majewicz - gawęda o powodzi 1997



Wieże Chrobrego jeszcze trwają. Jak długo?



Stoisko Festiwalu na dzierzoniowskim rynku



Margonetki z czeskiego Broumova



Łukasz Grabowski z Gimnazjum w Dzierzoniowie opowiada o swych wynalazkach



Tadeusz Kłodowski w świdnickim Domu Technika mówił o studenckich pasjach ochroną zabytków



Ekspozycja w spichlerzu



Piknik na szynach Sowiogórskiego Bractwa Kolejowego

Spust do Gdańska

Przeglądając różne stare wydawnictwa możemy napotkać często wiele interesujących wzmianek o dawnej żegludze. „Encyklopedia staropolska” Zygmunta Glogera, wydana w 1903 r. zawiera wiele haseł omawiających osprzęt statku, sprzęt rybacki itp. Bardzo interesujące jest hasło podane tu w tytule „Spust do

Gdańska” (t. IV, s. 268). Właściwie jest to poradnik dla właściciela ziemskiego – szlachcica, jak ma dostarczyć Wisłą swoje towary do Gdańska. Żeglugę nazywało się niegdyś „spustem” lub „defluitacją”. Przytaczając typy statków omawia, jak je przygotować do rejsu i jak budować tratwy, jak je wyposażać, a w tym i w naczynia kucharskie.

Jest również zalecenie dbania o załogi. Równocześnie przestrzega się, co jest zawsze aktualne, pilnować ich aby: „w drodze żadnymi nie bawili się biesiadami”. Znajdą się tu również wzmianki o przepisach portowych – w naszym rozumieniu.

Przedstawiając dokładny wypis z „Encyklopedii...” tego hasła życzymy dużo przyjemności.

Motto „Encyklopedii staropolskiej” brzmi: **Obce rzeczy wiedzieć dobrze jest – swoje, obowiązek.**

Redakcja

Tak nazywano spław zboża z dóbr szlacheckich na sprzedaż po Wiśle i rzekach do niej wpadających. Hauer w swojej Ekonomice wylicza „różne towary” wysyłane wodą do Gdańska, a mianowicie: „zboża, prowjanty, woski, miody, łoje, przędzą, płótna, potaże, galman, glejte, ołów, minią, żelazo, stal, woły, skóry, klepki i inne wielkie rzeczy, które z przemysłu ludzkiego do handlu i pożytku znaleźć można... przez dwojaki sposób: na ryzyk, albo na pewny z tamiecznymi kupcami kontrakt”. Jednak w przedkredką radzi Hauer obrachować, miawszy na pamięci kapitał, koszt swój i zysk: dopiero w Imię Pańskie ze swoim defluitacją pośpieszyć ładunkiem.

Statki wszelkie na tę defluitację mają być: szkuty, dubasy, komięgi, byki, kozy, wiciny, lichtony, galery, czólny ze wszystkimi potrzebami porządne, płytko i według czasu budowane, udychtowane, osmolane często.

Tratwy, aby były z nośnego i suchego drzewa, dobrze zbijane i opatrzone.

Naczynia i potrzeby wszelkie, co tylko należy do statków: maszt, roja, karnaty, sztak, trył, tj. polna lina, obcaje, trysk, prysk, szuty, kluby, klubki, powrozy, postronki, kotef, żagle, wory, szelki, pobiegi, tarcice do futrowania, pojazdy, laski, draży, szufle, berły, koły, stroisze, kule, maty, liczki, gwoździe, smoła, siekiera, świder, dłóto, i toporek. Kuchenne statki: kotły, szafliki, konwie, garce różne, mają być sporządzone w zimie, na wiosnę nie czekając wsiadanej. Leguminy także mają być przygotowane, jak to: krupy jaglane, jęczmienne, tatarczane, groch, połcie, sadła, mąki, sól, których tyle przysposobić trzeba, ile na dół i na górę wystarczyć może i lepiej dać nad zamiar, aby za jakim w drodze, za gotowe pieniądze nie kupowano. Inwentarz tego wszystkiego przed spustem uczynić, aby potem szyper i sternik wiedział, i z tego wszystkiego, za powrotem rachunek oddali.

Ładunek ma być według proporcji statków i wody: nie przeładować, aby często gęsiami nie częstować flisów. Lżejsza fora bezpieczniejsza i do przebycia prędsza i z mniejszym kosztem. Rotman, sternicy i flisowie aby nie omieszkiwali, ale czasu i wody do spustu pilnowali i w drodze żadnymi nie bawili się biesiadami.

Zboże, aby było piękne, przez sita, arfę albo młynek chędogo wywiewać i za dobrej drogi, ile podczas sannej, na śpichlerz wywieść dla przyszłego spustu.

Prądu, haków, zawad jakich, aby rotman i sternik pilnie przestrzegał. Pilnować sztemborku, bakbortu, śrzodka, bacząc na wszystkie miejsca. Przy spuście w drogę mieć potrzeba przy statkach lichton, dla lichtowania zboża przy jakiej zawadzie, czóln także dla potrzeb i cel odprawiania. Cła mają być sprawiedliwie odprawiane.

Do juramentu ludzi niewinnych (aby cię Pan Bóg błogosławił) nie przewodzić. Myto chłopskie (dla flisów) na miejscu ma być postanowione, któremu według zwyczaju zadać i zapłacić, tylko pewnych mieć i wiadomych, aby nie uciekali po drodze. Strawa niech ich według dawnej porcy i zwyczaju dochodzi, aby im do złości nie było okazją.

Gdy o kilka mil statki pod Gdańsk przyplyną, upatrzwszy dzień pogodny i kiedy wiatr powiewa w ten czas przesuflować dobrze zboże. Żagłów pod zboże nie słać dla zbutwienia.

Pod Gdańskiem żadnego nie godzi się mieć na statku ognia, gdy cię Pan Bóg na Motławę przyprowadzi, jednak na ładach jeść gotować wolno.

W jesieni z pustem pilnie trzeba pospieszać, aby mrozy w drodze nie zatrzymały statków. Gdy statki szczęśliwie do domu powrócą, Panu Bogu podziękowawszy, ludziom płacić, i dla drugiego przychęciana ucześnie. Rachunek zboża, wiele czego w Gdańsku wymierzono, atestacja kupiecką weryfikowanie, także legumin, pieniędzy, naczynia, według inwentarza i pomiarkowania szafarstwa i wszelkich wydatków z szyperem uczynić. Naczynia różne według inwentarza odebrawszy, na spokojnym miejscu porządnie pochować, ponaprawiawszy.

Mirę mieć gdańską w swojej majątności dla pewniejszej weryfikacji.

Statki na zimę obwarować, w cichym miejscu postanowić, często wychędażać, od wilgoci i śmieci ochraniać. Stróża mieć pewnego i sposobnego do oglądania statków. Burta aby na ziemi nie była i od lodów nie szwankowała.

Bumel

1. Odbijacz ręczny zaburtowy wystawiany podczas manewrów statku w celu złagodzenia uderzenia o burtę innego statku lub o budowlę (ścianę komory śluzowej, nabrzeże pionowe, dalbę itp.).

2. Ostatnia barka w pociągu holowniczym idącym w górę rzeki. Jeżeli pociąg holowniczy składał się z więcej jak trzech barek, formacja ustawiona była następująco: pierwsze trzy bar-

ki połączone (skuplowane) na krótkich linach holowniczych. Ostatnia barka idąca na długim holu sterowana była samodzielnie, wspomagając „odciąganie” pociągu holowniczego od sypiska na zakolu. Ponieważ zdarzało się, że sterowanie nią było niestarannie, płynęła zyg-zakując od skraju do skraju szlaku żeglownego, narażając się na uderzenie o mieliznę, brzeg czy mijane statki. Stąd nazwa bumel – odbijacz.

Marian Kosicki

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

Silniki Gray Marine dostarczone luzem do Polski tworzyły całą gamę typów, począwszy od 86 KM przez 100 KM, 110 KM do 225 KM. W silniki te wyposażono wiele statków odbudowanych z wraków, a między innymi:

- BARBARA później MAZURY, mazurski statek pasażerski – 220 KM;
- DĄBRÓWKA później 22 LIPCA, wrocławski statek pasażerski;
- JORDAN później W. KNIEWSKI, później GRUNWALD, WAGABUNDA i ponownie GRUNWALD – statek pasażerski z pochylni warmijskich, pływający okresowo także we Wrocławiu – 225 KM;
- KASZUB mazurski statek pasażerski – 220 KM;
- KOSTRZYNIANKA statek inspekcyjny administracji wodnej w Bydgoszczy – 100 KM;
- KSIĘŻAK później 1 MAJA wrocławski statek pasażerski – 225 KM;
- KUJAWIAK później ŁUKASIŃSKI bydgoski statek pasażerski – 100 KM (rys. 8);
- NIMFA później SIELAWA holownik Żeglugi Mazurskiej – 220 KM
- RARÓG holownik administracji wodnej w Tczewie, później we Wrocławiu – 150 KM;
- SŁAWOMIR później DONALD, później ARABELA holownik Żeglugi Mazurskiej – 220 KM, prywatny statek w Warszawie, baza płetwonurków w Giżycku, celowo zatopiony na jeziorze Mamry koło Mamerek;
- TURAWA holownik administracji wodnej we Wrocławiu – 140 KM

oraz niedokończone statki, których budowę rozpoczęto w czasie okupacji:

- HEL prom osobowy w Płocku, holownik administracji wodnej w Ostrołęce, dalszy los

nieznany; był to niedokończony niemiecki kuter desantowy, otrzymany od Marynarki Wojennej w drodze wymiany za statek PUMA ex KU 6, używany w Płocku jako prom osobowy w 1947 r.;

- NIEMEN holownik administracji wodnej w Warszawie (statek, o którym mówiono, że nie potrzebuje wody pod kadłubem, a wystarczy mu tylko rosa) – był to niedokończony niemiecki kuter desantowy ze stoczni Teltow;
- WILIA holownik administracji wodnej w Płocku (silniki potrzebne były w tym czasie przede wszystkim do jednostek wojskowych);

a także statków, na których trzeba było wymienić dotychczasowe zużyte silniki:

- DELFIN holownik administracji wodnej w Płocku – silnik Gray Marine 86 KM zamiast zużytego MWM 100 KM;

Silniki te montowano też w nowych jednostkach, jak MAKRELA, prototyp holownika typu „krakowiak” zbudowany w 1950 r. w stoczni Sandomierskiej.

Jak wynika z dostępnych materiałów 7 statków (5 brytyjskich + 2 amerykańskie), po ponad sześćdziesięciu latach nadal pozostaje w eksploatacji. Skończyły eksploatację:

- w przedziale 50–59 lat 3 statki (3 + 0)
- w przedziale 40–49 lat 4 statki (4 + 0)
- w przedziale 30–39 lat 5 statków (5 + 0)
- w przedziale 20–29 lat 8 statków (2 + 6)
- krócej niż 20 lat eksploatowano dalsze 5 statków (0 + 5)

Nie można jednak robić żadnych podsumowań, gdyż nie wiadomo, ile z tych statków było użytych w działaniach bojowych, ile służyło tylko do szkolenia żołnierzy, a ile opuściło stocz-

nie już po zakończeniu działań wojennych. Nie wiadomo więc, jaki był ich stopień zużycia w chwili rozpoczęcia służby pod banderą. Również w Polsce nie miały one jednakowych warunków pracy, statki administracji wodnej miały z pewnością lżejszą pracę niż holowniki przy wydobywaniu kruszywa.

Ponad 50-letnia służba niektórych z nich świadczy, że były to konstrukcje udane, gdyż dla śrubowych motorowców jest to poważny wiek. Była to produkcja wojenna! O tak długiej służbie świadczyć może również wiele innych czynników. Projekt konstrukcyjny daje dobre świadectwo dojrzałej myśli konstrukcyjnej oraz solidna budowa i zastosowanie dobrych materiałów na kadłuby. Kutry otrzymały również sprawne silniki o długim resursie. Największą jednak rolę odegrały one w pierwszym powojennym dziesięcioleciu (do 1950), tzn. w okresie poprzedzającym uruchomienie krajowej produkcji holowników, w którym odczuwaliśmy poważny niedobór jednostek trakcyjnych.

Odrzańska Droga Wodna – europejskie dziedzictwo

Umowy polsko-czechosłowackie oraz kwestia Kanału Odra-Dunaj (po 1945 r.)

Po zakończeniu II wojny światowej Polska pragnęła ugruntować swoją pozycję i prawo do rzeki. Podjęto nawet próbę podzielenia się możliwością uprawiania żeglugi śródlądowej na równych warunkach z naszym południowym sąsiadem. Jednak za tym uprawnieniem nie wiązało się prawo wpływania strony czechosłowackiej na warunki uprawiania żeglugi po Odrzańskiej Drodze Wodnej. W rezultacie tak skonstruowanej umowy strona czechosłowacka wycofała się z przewozów po Odrze z chwilą, gdy ta przestała być atrakcyjną dla strony czechosłowackiej drogą wodną. Jednak zanim do tego doszło, 4 lipca 1947 r. podpisano w Pradze konwencję między Rzeczypospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o zapewnieniu współpracy gospodarczej¹. Konwencja była obszernym aktem prawa międzynarodowego. Obejmowała układy, protokoły, traktat i statut: łącznie piętnaście załączników. Jeden z nich, załącznik nr 6, był układem komunikacyjnym i dotyczył m. in. żeglugi śródlądowej. Zgodnie z zapisami rozdziału E układu strony uzgodniły, że podmiotom wskazanym przez rząd jednej ze stron, rząd drugiej strony udzieli zezwoleń na tworzenie przedsiębiorstw armatorskich. Przedsiębiorstwa te posiadały takie same uprawnienia i obowiązki, jak przedsiębiorstwa drugiej strony. Układ

*

Artykuł ten przerywa 60-letnie milczenie w sprawie holowników, które UNRRA dostarczyła do Polski. Możliwe, że nie wszystkie z wymienionych statków dostarczyła UNRRA, istniała możliwość dokupienia części z nich w ramach sprzedaży demobilu. Po ponad 60 latach trudno precyzyjnie ustalić pochodzenie każdego statku.

Marek M. Michalski

Przypisy:

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 stocznię krakowską w latach 1960-1968, których ponad 60 było eksploatowanych na polskich drogach wodnych, a liczna ich grupa służy do dzisiaj.

określał zasady udzielania koncesji na utworzenie i prowadzenie czechosłowackiego przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Strona polska zobowiązana została do wydzierżawienia czechosłowackiemu armatorowi terenów, przystani w portach, w tym w Szczecinie i na Odrze dla przeładunku i składowania towarów oraz zaopatrzenia statków, a także do wydzierżawienia stoczni i warsztatów lub terenów potrzebnych do ich urządzenia.

Strony dostrzegały potrzebę budowy Kanału Odra-Dunaj. W tym celu powołany miał być Polsko-Czechosłowacki Komitet Studiów dla spraw drogi wodnej Odra-Dunaj, będący organem Polsko-Czechosłowackiej Komisji Komunikacyjnej. Szczególnie ważnym dla stron elementem kanału Odra-Dunaj był odcinek od Koźła do Ostrawy, łączący zagłębienie śląsko-dąbrowskie z ostrawskim. Połączenie to miało ułatwić ruch czechosłowackich jednostek po Odrze. Nastawienie strony polskiej do budowy tego połączenia było entuzjastyczne. Na Radzie Współpracy Gospodarczej Polsko-Czechosłowackiej w Pradze w 1948 r. minister przemysłu i handlu Hilary Minc mówił: *Odra ma wszelkie dane po temu, aby się stać pierwszym poważnym obiektem, na którym zda twardy, życiowy egzamin sojusz go-*

spodarczy Polski i Czechosłowacji. Polacy traktują polskie morze jako czechosłowackie morze, polskie porty morskie jako czechosłowackie porty.

Strona czechosłowacka zajmowała się samodzielnie projektem przebiegu kanału na swoim terytorium już w 1945, a następnie w 1951 r. Obecnie postanowiono zająć się problemem wspólnie. Strony zobowiązały się, że podejmą działania zmierzające do wykonania tego odcinka w pierwszym etapie budowy kanału. Strony umówiły się również, że wybudują na własnym terytorium zbiorniki wodne, które służyć będą do polepszenia żeglowności Odry. Program budowy zbiorników miał być przygotowany przez wspólną Komisję Komunikacyjną.

W związku z podpisaniem polsko-czechosłowackiej konwencji o współpracy gospodarczej, a także w związku z korzystaniem z rzeki przez armatora radzieckiego, pojawiły się pewne wątpliwości natury prawnej w kwestii równego traktowania armatorów obcych. Chodziło o stosowanie polskiego prawodawstwa wobec czechosłowackiego armatora. Pytanie brzmiało, czy strona czechosłowacka, na wzór armatorów radzieckich, nie powinna być zwolniona ze wszystkich polskich regulacji administracyjnych obowiązujących na rzece. Pomimo drobnych wątpliwości współpraca między Polsko-Czechosłowacką na Odrze w początkowej jej fazie układała się znakomicie.

Dalszą współpracę na Odrze między armatorami z Polski i Czechosłowacji miał kształtować podpisany 13 stycznia 1956 r. w Pradze Układ Komunikacyjny, który zastąpił konwencję z 4 lipca 1947 r. Umowa wprowadzała wiele ułatwień dla przewoźników. W części dotyczącej transportu wodnego śródlądowego układ ustalał, że każda ze stron na równych prawach może korzystać z dróg wodnych drugiej strony². Strony miały określić, z których dróg wodnych może korzystać strona przeciwna. Statki na zasadach wzajemności mogły korzystać z portów śródlądowych obu państw. Strony miały wzajemnie uznawać wydane przez siebie dokumenty załóg oraz statków. Przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej obu stron mogły zakładać i utrzymywać na terytorium drugiej przedstawicielstwa, agencje, filie, warsztaty remontowe, składy zaopatrzenia techniczno-materiałowego, miały też obowiązek przestrzegać przepisów prawnych drugiej strony. W związku z trudnościami jakie napotykała realizacja wcześniej podpisanej umowy, a w szczególności spraw związanych z budową Kanału Odra–Dunaj, strony odstąpiły od sformalizowanej regulacji tej kwestii.

Nie oznacza to jednak, że nie robiło się nic dla realizacji tej istniejącej od dawna koncepcji. W wyniku rozbudowy dróg wodnych na zachodzie Europy rysowała się pewna perspektywa dla projektu budowy kanału Odra–Dunaj. Pod koniec lat 50. oraz w latach 60. i 70. powstawały kolejne plany budowy oraz rozwój sieci europejskich dróg śródlądowych, a w tym budowy Kanału Odra–Dunaj. Koncepcje budowy kanału powstawały w latach 1958, 1962, 1968, 1975 i 1977. Projekt ogólny budowy został zaakceptowany przez Sekcję Europejską Komisji Gospodarczej ONZ (EKG-ONZ). Projekt zyskał również uznanie w ramach struktur międzynarodowych Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. W myśl zaleceń Komisji Dunajskiej Rady czechosłowacki Hydroprojekt miał wykonać szczegółowe studium kanału.

W kraju również powstały organizacje, które podjęły temat budowy drogi wodnej łączącej Odrę z Dunajem. Przy Radzie Naczelnej Towarzystwa Rozwoju Ziemi Zachodnich powołano komisję zagospodarowania Odry. Jej celem było opracowanie wspólnej dla Kanału Odra–Dunaj i Odry polityki rozbudowy systemu dróg wodnych, która zakładała przystosowanie akwenów do jednostek o nośności 1000 t i uzyskanie zdolności przewozowej 15 mln t rocznie. W tym celu należało:

1. przebudować niektóre odcinki Odry,
2. wybudować dodatkowe zbiorniki retencyjne,
3. zbudować tabor rzeczny.

Zainteresowanie budową kanału przejawiało wiele organizacji międzynarodowych i państw europejskich. W kręgu gospodarczego zainteresowania projektem budowy, oprócz Polski, znalazły się: Czechosłowacja, Austria, Niemcy, państwa bałkańskie oraz skandynawskie³. Realizacja projektu zakończyła się na wybudowaniu i oddaniu do użytku w roku 1970 kilkukilometrowego Kanału Kędzierzyńskiego na trasie przebiegu kanału Odra–Dunaj. Obecnie oprócz problemów natury ekonomicznej i politycznej w realizacji budowy kanału istotnym problemem mogą być kurczące się możliwości wytyczenia trasy jego przebiegu, wynikające z procesu zabudowy tego rejonu Europy.

Jan Pyś

¹ Dz.U. z 1950 r., nr 8, poz. 85.

² Układ Komunikacyjny między PRL a Republiką Czechosłowacką podpisany w Pradze w dniu 13 stycznia 1956, Dz.U. z 1957 r., nr 9, poz. 35.

³ Jonca K., *Problemy budowy kanału Odra–Dunaj w latach 1870–1914...*, s. 7 i n.

Tajne prace w wieży ciśnień

W wodociągowej wieży ciśnień stojącej przy ul. Na Grobli a widocznej dobrze z mostu Grunwaldzkiego czy z Wybrzeża Wyspiańskiego – od co najmniej dwudziestu lat trwają tajne prace. Tajność prac gwarantują:

1. ulokowanie wieży na półwyspie otoczonym z trzech stron wodami rzek: Odry, Oławy i kanału zasilającego awaryjnie wieżę w wodę,
2. położenie na gruntach wodociągów wrocławskich (spółki gminy Wrocław),
3. służba ochrony MPWiK mogąca użyć wobec intruzów środków przymusu bezpośredniego do broni palnej włącznie,
4. zakaz fotografowania (przywrócony niedawno) obiektów strategicznych, przemysłowych. Za naruszenie tego ostatniego z zakazów grozi więc utrata: aparatu fotograficznego, kamery, samolotu z kamerą, satelity a nawet życia.

Podejrzewam, że chodzi o utrzymanie monopolu na fotografowanie wszystkich obiektów we władaniu MPWiK we Wrocławiu. Świadczyć by mogła o tym wystawa, którą można było oglądać ponoć od 31.08.b.r. „w Rynku koło pomnika Fredry” – jak donosi KRÓTKO AGENT: „MAC” („Gazeta Wyborcza” – Wrocław – Wydarzenia – z: piątku, 1 września 2006 r.). Pisze, że: „Niemał wszystkie (fotografowane) obiekty znajdują się na terenach dla mieszkańców niedostępnych”. Mam przekonanie graniczące z pewnością, że nawet po zakończeniu swych obchodów rocznicowych wrocławskie MPWiK zakazy te utrzyma.

Do niedawna można było (wyjątkowo) wszelkie zakazy „obejść” uzyskując podstępnie zgodę Prezesa Wodociągów na zwiedzanie zabytkowych obiektów wodociągowych miasta, w tym wieży (choć pod nadzorem tajnego bądź umundurowanego pracownika Spółki) ale ostatnio i to zostało odkryte, więc niemożliwe. Dowodem, że ostatnie prośby FOMT spotkały się z odmową jednoznaczną, stanowczą, wyraźną, nie budzącą wątpliwości. Dlatego wnętrza wieży nie mogli zobaczyć niedawno ani naukowcy i pracownicy czeskich wodociągów, ani uczestnicy Krajowej Konferencji Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego z Centralnego Muzeum Mor-

skiego i Rzecznego z Gdańska, nawet z Ministerstwa Kultury z Warszawy. Pretekstem miało być uruchomienie iluminacji wieży – co oczywiście miało miejsce pewnego czerwcowego wieczora. Widzieli to na własne oczy tajni wysłannicy FOMT na to wydarzenie: Anna Broniewska i Ryszard Majewicz. Także ostatnie odmowy można uznać za uzasadnione i usprawiedliwione.

Przed laty, ze względu na wzrastającą wciąż tajność prac – ze swej statutowej siedziby – musiała się wynieść na drugi, przeciwległy brzeg Odry FOMT.

Natomiast nieuzasadnione i niesprawiedliwe, choć pewne jest, że (według tajnego rozpoznania TAJNYCH AGENTÓW FOMT) – jak dotąd zniknęły w tajemniczych okolicznościach: komin ceglany kotłowni wschodniej, jej wyposażenie oraz zespół pomp z lat 60. XX wieku. Pewnie dlatego, że były już stare. Na ujawnienie istoty tajnych planów tych prac naraziła się Pani Redaktor Beata Maciejewska. W „Gazecie Wyborczej z 30 czerwca 2006 r., w dodatku „Wrocław”, w rubryce „Z drugiej strony” donosi, że efektem końcowym tajnie prowadzonych prac ma być urządzenie tam „pałacu cudów albo miasteczka nauki”. W tym celu „miasto (między innymi) zdecyduje się na spółkę z prywatnym inwestorem bądź powołanie fundacji”.

Mam bezgraniczną pewność, że Fundacja Otwartego Muzeum Techniki chętnie dopomocze biednemu i niezdecydowanemu miejskiemu samorządowi w tych i w podobnych staraniach. Najprościej jak potrafi: to jest poprzez ujawnienie swego statutu gdzie są zamieszczone następujące informacje:

1. jak tego dokonać,
2. gdzie mieści się statutowa siedziba FOMT,
3. czyje dane osobowe znajdują się pod numerem 28 na liście założycieli (par. 1, punkt 2., ppk 28 STATUTU FOMT)?

Tylko czy ktoś zechce wreszcie go przeczytać!!! ?

O czym donosi TAJNY AGENT (DONOSICIEL) URZĘDU DONOSZENIA PUBLICZNEGO

Kapitan "NEMO"

W pogoni za legendą

W latach 1950/60 podstawowym ładunkiem na Zachód, a głównie do Holandii był cement luzem. Przewozy te wykonywano statkami BM-500. Ponieważ jednostki te nadal pływają (2006) należy z uznaniem powiedzieć o projektantach, bo jak do dziś nic lepszego nikt nie zaprojektował. Żaden armator nie myślał o ulepszeniu.

Tu muszę przedstawić dwa osobiste spostrzeżenia, które nic nie umniejszają konstruktorom, ale mogą dać światło na rozeznanie potrzeb i możliwości dla jednostek pływających od strony osób decydujących w naszej branży. Te uwagi przedstawione są tu dla przypomnienia, jak powstawały decyzje dla serii ok. 300 statków.

BM-500 miała również holować i dlatego pierwsze jednostki miały hak holowniczy. Oprócz tego, jeżeli widziało się na slipie BM i dużego holendra obok, to w części podwodnej rufy były niemal „kropka w kropkę”. Jednostka holująca i jednostka samobieżna!

Transport śródlądowy jest w swoim charakterze predestynowany do przewozów masowych. Ale pierwsze jednostki miały drewniany szelunek w ładowniach jak dla przewozu drobnicy. My, w żegludze odrzańskiej uważaliśmy, że zadziała tu ktoś we władzaccch z bydgoskiej żeglugi, która przyjmowała do przewozu głównie drobnicę, o najwyższym frachcie.

Ale zdarzyło się, że w Holandii, w porcie Haarlem koło Amsterdamu, BM-5022 dobiła do burty BM-5025. Obie jednostki przywiozły po 400 ton cementu luzem. Kto nigdy nie zaznał przyjemności transportu cementu luzem, przez wiele dni, w otoczeniu naturalnego zawilgocenia, nie potrafi zrozumieć troski o ładunek i dlaczego przez wiele dni po przewozie wysypuje się pył cementowy nawet z kieszeni marynarki wiszącej w szafie. Po naradzie przed południem ustalono, że po jednym człowieku z każdej jednostki może wyjść na ląd. Wypadło, że z BM-500 może iść Marian, a z BM-5025 Feliks. Ogoleni dokładnie i elegancko ubrani skierowali się prosto do najbliższego baru. Pijąc piwo obserwowali żołnierza holenderskiego, który grając w jednoosobowy bilard, za wygraną zamawiał ichniego

kielicha (25 g – tak!) i za przegraną też. Chłopy obserwując grę, zaczęli robić zakłady łącznie z bufetowym wygra–przegra. Oni byli zawsze wygrani, a bufetowy zawsze stratny. W pewnej chwili, kiedy zorientował się jak to przebiega, przerwał grę w zakłady i wyrzucił ich obu z lokalu.

Pierwszy zaproponował Marian, aby jechać do Amsterdamu, bo tu są małe lokaliki. Podczas przejazdu elektryczką podjęli decyzję, że muszą obejrzeć siusiającego chłopca – Maneken Pis. Pierwsza osoba, którą zapytali serdecznie się uśmieła. Nie zrażeni, po drodze trafili na muzeum Rembrandta. Szybko zwiedzili i poszli dalej szukać założonego celu. Następną myśl, jeżeli tu nie ma Manekana, to może być w Hadze. W Holandii wszędzie blisko, jak na przykład w Uście. Tu pierwsza osoba zapytana znowu serdecznie się uśmieła. No to pojechali do Rotterdamu. Wszystko się powtarzało jak w Haarlem. Musieli więc szybko wracać na pokład, bo w Holandii po godzinie 23 dworce kolejowe zamykają na kłódkę. Tak! – w przewozach lokalnych.

Strudzony podróżą i spożywanymi po drodze napitkami Marian położył się spać w swojej kajucie. Nie zdążył usnąć, gdy z hukiem wpadł Feliks. Znalazł gdzieś w swojej szafce zachowaną połówkę wyborowej. Więc razem siedli nocą. W pewnym momencie Marian sięgnął do encyklopedii (od Gienka) stojącej w biblioteczce. Maneken Pis jest Belgii, a nie w Hoalandii.

Obydwaj w tym wojażu wydaliśmy prawie po dwie dzienne diety, a 40 guldenów. Łączne 160, a za kupione, na przykład pończochy (160 par) moglibyśmy wziąć po 100 zł. No tak, ale gdyby każdy z nas obdarował po jednej parze, przypuścimy dwóm dziewczynom, mielibyśmy radość, a resztę przeznaczylibyśmy „na przelew” w kraju. I co by było? Wszystko rozplynęło by się w niezliczonych kacach tamtych niewinnych lat, dziewczyny nawet by nie pamiętały o rarytasach pończochowych, że nie mówiąc o pamięci o nas.

A poszukiwanie Maneken Pisa w Holandii tkwi jednak dalej w naszej pamięci.

myk

Korespondencje prosimy kierować na adres: Marian Kosicki, tel. 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

Mecenas Biuletynu: Browary Dolnośląskie „PIAST”; ODRATRANS S.A.;
NAVICENTRUM Sp. z o.o.; Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wrocław