

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 51

Rok V

Listopad 2007 r.

Czy stać nas na utrzymywanie wyłącznie rzek pięknych

Złożona sytuacja transportu rzeczno-ego w Polsce poddaje w wątpliwość możliwość rozwoju tego rodzaju transportu w kraju. W sytuacji, w której wszędzie w Europie (poza Polską) realizowany jest jeden z podstawowych priorytetów polityki transportowej UE: rewitalizacja żeglugi śródlądowej (Program NAIADES), w Polsce otwarte pozostaje pytanie czy stać nas na równoległe inwestowanie w autostrady, kolej i drogę wodną. Sądzę, że uzasadnione jest przybliżenie niektórych kwestii.

Rzeki

Elementem nadrzędnym dla transportu wodnego na rzece jest polityka dorzecza. Wyłącznie w ramach kompleksowych planów gospodarowania wodami w dorzeczu możemy uwzględnić w nich kwestię transportu wodnego. Czy powinniśmy inwestować w rzeki?

Polska jest krajem ubogim w wodę. Mamy jeden z najmniejszych w Europie wskaźników wody przypadającej na jednego mieszkańca. Jedynym sposobem na zwiększenia zasobów wody jest spowolnienie jej przepływu przez budowę stopni wodnych oraz zbiorników. Nasze rzeki są malownicze i piękne jednak koszty jakie musimy płacić za ich wygląd są ogromne. Ze względu na brak odpowiednich inwestycji rzeki są bardzo niebezpieczne i w niewielkim stopniu wykorzystywane gospodarczo.

Przed wieloma laty zdecydowano o budowie stopni wodnych na polskich rzekach lecz nie dokończono tych planów. Przykładem kanalizacja górnej Odry zakończona stopniem wodnym w Brzegu Dolnym, kanalizacja górnej Wisły zakończona stopniem wodnym w Przewoźniku, kanalizacja środkowej Wisły zakończona stopniem wodnym we Włocławku.

Obecny stan techniczny stopni wodnych kończących kanalizację odcinków rzek jest, łagodnie mówiąc, skomplikowany. Ich fundamenty są podmyte i grożą katastrofami budowlanymi. Brak konsekwencji w realizacji inwestycji hydrotechnicznych uniemożliwia zwrot poniesionych kosztów i wykorzystanie transportowe uregulowanych akwenów. Aby nie doszło do poważnych katastrof budowlanych inwestycje na rzekach powinny być dokończone.

Skutkiem zakończenia tych inwestycji będzie możliwość sterowania przepływami wody i dostosowanie rzek do naszych potrzeb, w tym do potrzeb transportu wodnego. Ramowa Dyrektywa Wodna UE rozstrzyga, że rzeki powinny być uregulowane, a poniesione na regulację koszty powinny zwrócić się przez ich ekonomiczne wykorzystanie np. do celów transportu czy energetyki.

Musimy zadać sobie pytanie, czy stać nas na utrzymywanie wyłącznie rzek pięknych. Czy nasze rzeki nie mogą być piękne, a równocześnie bezpieczne i gospodarczo przydatne?

Transport rzeczny

Europa stawia na transport rzeczny. Polityka UE w sprawie promocji żeglugi śródlądowej zapisana jest w rezolucji Parlamentu Europejskiego „NAIADES”. Czy stać nas aby Polska posiadająca 5 miejsce w Europie pod względem długości dróg wodnych, będąca krajem uprzemysłowionym nie była zupełnie przystosowana do obrotu handlowego prowadzonego transportem mającym priorytetowe znaczenie w UE? Kiedyś nasz wschodni sąsiad blokował dostęp do swojego rynku przez nie dostosowaną do standardów kontynentu szerokość torów kolejowych. Czy my również chcemy się izolować?

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

Wszyscy wiedzą, że transport wodny jest transportem ekologicznym i transportem tanim w eksploatacji. Jednak przy przywoływaniu kosztów związanych z przystosowaniem rzek do transportu wodnego nie ma tak jednoznacznych stwierdzeń. Należy pamiętać, że inwestycje w rzeki są wielofunkcyjne. Modernizuje się je nie tylko dla potrzeb transportu. Dziedzinami, które korzystają z regulacji rzek są: rolnictwo (melioracje obszarów rolnych), przemysł (ujęcia wody i transport wodny), energetyka (do roku 2020 z tzw. zasobów energetyki ze źródeł odnawialnych powinno pochodzić 20% naszej energii), mieszkańcy terenów nadrzecznych (brak powodzi, sport, rekreacja, turystyka, ujęcia wody), ekologia (powstałe na skutek spiętrzeń rozlewiska, na których bujnie rozwijającą się fauną i florą).

Można też udowodnić, że modernizacja rzek opłaca się wyłącznie pod kątem transportu wodnego. Otóż: budowa 1 stopnia wodnego to koszt ok. 320 milionów złotych, budowa 1 kilometra autostrady to ok. 32 miliony złotych, budowa 1 kilometra linii kolejowej to ok. 16 miliony złotych. Oznacza to, że za koszt budowy śluzy rzecznej możemy wybudować 10 kilometrów autostrady, 20 kilometrów linii kolejowej natomiast stopień wodny poprawia warunki transportu na 30–80 km drogi wodnej. Rozbudowa rzek wyłącznie pod kątem żeglugi śródlądowej jest tańsza niż budowa autostrad i linii kolejowych.

Mimo tak niewielkiego udziału transportu rzeczno-ego w krajowych przewozach należy stwierdzić, że jesteśmy europejskim potentatem w transporcie rzeczno-ym. Do tego miana upoważnia nas liczba Polaków pracujących na statkach żeglugi śródlądowej w Europie oraz to, że pozycję jednego z największych europejskich armatorów zajmuje polska firma ODRATRANS S.A. z Wrocławia (niegdyś Żegluga na Odrze).

Niestety ten, jak i inni armatorzy przenoszą swoją działalność do państw europejskich, tam gdzie są bezpieczne drogi wodne i istnieją giełdy towarowe zabezpieczające ładunki. Można dodać, że obserwując działalność polskich przedsiębiorstw związanych z transportem rzeczno-ym w okresie ostatnich trzydziestu lat zrobiły one i robią wiele dla transportu rzeczno-ego jednak nie w naszym kraju. W latach 70. budowaliśmy drogi wodne w Czechosłowacji, obecnie rozbudowujemy je w Niemczech.

Odra – uwarunkowania nie tylko przyrodnicze

Mówi się o skromnych zasobach Odry sięgających ok. 25% wody Renu i ok. 10% Dunaju. Odra nie można porównywać z tak potężnymi akwenami jak Ren czy Dunaj. Na Renie wykonywana jest praca przewozowa sięgająca 80% wszystkich

europejskich przewozów. Z pewnością zasobność Odry w wodę nie jest przyczyną upadku na niej transportu wodnego. W transporcie rzeczno-ym znane są takie akweny, których zasilenie w wodę jest niewielkie, a potrafią po nich pływać statki rzeczne o nośności kilku tysięcy ton. Tymi akwenami są kanały żeglugowe. Poruszane w artykule kwestie dotyczące skromnych zasobów wody, suszy, powodzi, w kontekście transportu rzeczno-ego i nie tylko mają u swych źródeł brak kontynuacji rozpoczętych przed wieloma dziesięcioleciami inwestycji wodnych na Odrze.

Według opinii publicznej oprócz ograniczeń przyrodniczych dotyczących Odry istnieją także istotne ograniczenia formalne związane z tzw. „Naturą 2000”. Obszary leżące na terenach tzw. „Natury 2000” obejmują nie tylko Polskę. Istniały pewne problemy w stosunkach między Polską i UE dotyczące tych terenów. Ograniczenia związane z „Naturą 2000” nie zmierzają do uniemożliwienia rozwoju cywilizacyjnego. Ich celem jest zwiększenie uwagi inwestorów na ekosystemy. Kłopoty z rzeką znikną kiedy dobrze przygotujemy i zrealizujemy plan dla dorzecza Odry.

Plan modernizacji rzeki (dorzecza) Odry

Modernizacja rzeki–dorzecza jest konieczna z powodów pozażeglugowych. M.in. dla bezpieczeństwa powodziowego, zatrzymania zasobu jakim jest woda, musimy mieć możliwość sterowania natężeniem jej przyływu. Aby skutecznie sterować wodą w Odrze musimy pamiętać o specyfice dorzecza, które położone jest na obszarze trzech państw. Obecnie każde z nich prowadzi własną politykę odrzańską.

Przy modernizacji Nadodrza i Odry uzasadnione jest także dostosowanie jej do celów transportu rzeczno-ego. Transport pomoże zwrócić poniesione na regulację nakłady. Modernizacją rzeki zainteresowane są również inne państwa europejskie oraz sama UE, a wyrasta ono i z prognoz, że nowoczesna śródlądowa droga wodna może przynosić i całkiem wymierne korzyści finansowe, i to różnym podmiotom.

Ale tak naprawdę to Odra może być atrakcyjna dla Europy tylko wówczas gdy będzie miała IV klasę żeglowności oraz gdy będzie połączona z Dunajem i Łabą. Tą arterią komunikacyjną o dużej pojemności może popłynąć potok ładunków z bogatej Europy Zachodniej i północnej w kierunku biednych Bałkanów. W przyszłości będziemy mogli tanim i bezpiecznym transportem przewozić do Europy również gaz z planowanego w Świnoujściu Gazportu.

Czy rzeczywiście transport rzeczno-ym w Polsce jest nieopłacalny?

Jan Pyś

Rijeka – na skrzyżowaniu basenu Morza Śródziemnego z Europą

W dniach od 11 do 13 października Towarzystwo Promocji i Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego Rijeki „Pro torpedo” i władze miasta przy wsparciu Ministerstwa Kultury Republiki Chorwacji, Uniwersytetu w Rijece, Izby Gospodarczej i wielu innych instytucji, także turystycznych, zorganizowały kolejną już (2003, 2005) III Międzynarodową Konferencję Dziedzictwa Przemysłowego. Do udziału zaproszono specjalistów z 12 krajów: Austrii, Czech, Holandii, Łotwy, Niemiec, Serbii, Słowenii, USA, Węgier, Wielkiej Brytanii, Włoch i Polski.

Tę ostatnią reprezentowali prof. Stanisław Januszewski – przewodniczący Polskiego Komitetu TICCIH i prezes Fundacji Otwartego Muzeum Techniki oraz studenci Politechniki Wrocławskiej, członkowie Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego „Ochrony zabytków techniki HP Nadbor” – Agnieszka Włostowska i Tomasz Dąbrowski.

Jako, że kultową dla Rijeki jest wytwórnia torped, której powstanie w 1833 r. z programem budowy maszyn parowych, okrętów, następnie także broni a od 1868 torped Roberta Whiteheada, zainicjowało epokę rewolucji przemysłowej w Chorwacji, S. Januszewski zaprezentował prace Stefana Drzewieckiego (1844–1938) na polu żeglugi podwodnej, budowy okrętów podwodnych i wyrzutni torped Whiteheada, prowadzone od lat 80. XIX wieku w Rosji, a następnie, od 1891 r., także we Francji.

W innym bloku tematycznym przedstawiał z kolei prace Fundacji prowadzone od 2001 r. na wyspach Sołowieckich na morzu Białym, koncentrujące się wokół problematyki ochrony dziedzictwa kultury technicznej archipelagu, jego ewidencji, rewaloryzacji i turystycznej eksploatacji, owocujące również pracą dyplomową Magdaleny Cieślak wykonaną w 2006 r. na Wydziale Architektury PWr. Agnieszka Włostowska przybliżyła kwestie ochrony i włączania w nurt współczesnego życia dziedzictwa przemysłowego Westfalii, co było o tyle interesujące, że w sierpniu 2007 r. wraz z innym członkiem MSKN Krzysztofem Krawczykiem odbyła staż w Westalskim Muzeum Przemysłu, a dostarczył on wielu okazji bliskiego zetknięcia się z licznymi dziełami kultury technicznej regionu. Tomasz Dąbrowski – przewodniczący MSKN – mówił o wolontariacie studenckim, o doświadczeniach MSKN na polu ochrony zabytków techniki i własnych spotkaniach z europejskimi muzeami techniki.

Bogaty blok wystąpień koncentrowały zagadnienia społecznych aspektów ochrony dziedzictwa przemysłowego, teorii i praktyki ochrony za-

bytków techniki w Chorwacji, Europie i w świecie, wreszcie industrialnych tradycji i zabytków Rijeki.

Znajdujemy tutaj dzieła architektury przemysłowej zaświadczające tradycje miejscowych cukrowni i rafinerii, od XVIII wieku rozwijających się w strefie portu morskiego. Najstarsza powstała w latach 1782–1786, później po rezygnacji z rafinowania cukru pełniła w latach 1832–1848 rolę koszar wojskowych, a od 1851 do 1940 r. ulokowano tutaj wytwórnię papierosów i cygar Virginia. Zanim pomieściła różne urzędy miejskie, w latach 1945–1995 produkowano tutaj silniki do traktorów. Wokół historycznego centrum miasta znajdujemy relikty innej wytwórni papierosów i cygar Rikarda Benčića z 1867 r., przysposobiany dzisiaj do roli Muzeum Sztuki Współczesnej. Uwagę zwracają zabytkowe budowle portowe, nabrzeży przeładunkowych, doki licznych stocznici (budujących w XIX/XX w. także okręty podwodne, krążowniki i kutry torpedowe), wreszcie i łączących je linii i bocznic kolejowych, powstających od 1873 r., od czasu budowy połączenia kolejowego Rijeki z Budapesztem. Obok nich wyrastały imponujące budowle magazynów portowych i kolejowych, od lat 90. XIX w. kształtowane w nowatorskich wówczas konstrukcjach żelbetowych, elewatory zbożowe, parowozownia wachlarzowa i kolejowe warsztaty naprawcze, także dworzec kolejowy, latarnia morska, budynki administracyjne zarządu portu, a bliżej centrum hale targowe. Kolejna strefa przemysłowa rozwijała się w osi rzeki Rječina. Tutaj w 1821 r. powstała m.in. słynna wytwórnia papieru, w której jako pierwszej w Chorwacji i na Bałkanach pojawiła się w 1833 r. maszyna parowa. Od 1890 r., po modernizacji i rozbudowie, także o elektrownię wodną (1898), podjęła produkcję bibuły papierosowej,



Gniotownik masy papierowej



Kutry rybackie w porcie



Most obrotowy nad Martwym Kanalem rz. Rječina

która trafiała nawet do Radomskiej Wytwórni Papierosów. W 1898 r. pojawiła się tutaj rzeźnia miejska, tartak i stolarnia, w 1907–1908 pierwsza elektrownia ciepła Rijeki, miejski zakład wodociągowy, a w 1968 r. elektrownia wodna czerpiąca wodę podziemnym tunelem długości 3117 m i rurociągiem długim na 803 m, ze zbudowanego na Rječinie zbiornika wodnego, położonego 229,5 m nad siłownią wyposażoną w dwie turbiny Francis o mocy 19,28 MW. Zastąpiła pracę starszej elektrowni miejskiej, pochodzącej z 1918 r.

Ikona Rijeki jest żelbetowa budowla stacji prób torped Whiteheada, pochodząca z lat 20. XX w., usytuowana nad morzem, przy fabryce, której ruch wstrzymano w 1966 r. Podobnie jak imponujący zespół dawnych hal fabrycznych oczekuje czasu rewaloryzacji, nowych programów użytkowych, a planuje się budowę na tym obszarze muzeum techniki, i nie tylko. Wdrożenie tutaj nowych programów użytkowych, budowa nowego ładu przestrzennego to zadanie gigantyczne ale wydaje się, że miasto musi mu sprostać i podjąć wyzwania,

które otworzy mu nowe możliwości rozwoju, skierowane i ku przedsiębiorczości, nowym technologiom, i ku turystyce, tym bardziej, że tak naprawdę to właśnie w obszarze nadmorskim Rijeki kryją się atrakcyjne rezerwy wzrostu.

Miasto szczyci się i tym, że tutaj rozwijali swe kariery wybitni twórcy epoki rewolucji przemysłowej. Przypomnijmy Josepha Ressela, w 1827 r. wynalazcy śruby okrętowej, Dagoberta Müllera von Thomamühla, który w 1915 r. opracował pierwszy sprawny poduszkowiec uzbrojony w torpedy, Franza Xaviera Welsa czy Hansa Leo Schneidera, który w 1926 jako pierwszy wystąpił z ideą silnika z tłokiem wirującym. Ale największą sławę przyniósł Rijece jej honorowy obywatel – Robert Whitehead, 1823–1905, mechanik brytyjski, konstruktor silników okrętowych, od 1864 r. pracujący w Rijece. Tutaj właśnie Giovanni Biasio (Johann Blasius) Luppis (1813–1875) wystąpił w 1864 r. z projektem pierwszej, prymitywnej jeszcze torpedy. Współpraca z Whiteheadem umożliwiła jej udoskonalenie i tak w 1866 r. marynarka wo-



Siłownia elektrowni ciepłej 1907



Zbiornik wody czystej z filtrem powolnym, ok. 1925



Estakada klejowa 1873

jenna Austro-Węgier zaangażowała się w prace wynalazcze Luppiusa – Whiteheada, które w 1868 wprowadziły na uzbrojenie floty wojennej Austro-Węgier pierwsze torpedy wyposażonych w regulator głębokości zanurzenia i żyroskopas. Stale udoskonalane, od 1870 r. wprowadzane były też na uzbrojenie flot Wielkiej Brytanii, Niemiec, Włoch, Francji, Norwegii, Danii, Szwecji, Portugalii, Argentyny, Belgii, Chile, Grecji, od 1876 także Rosji i Turcji, później i USA, Japonii, Chin. Po raz pierwszy z sukcesem użyli jej Rosjanie w czasie wojny z Turcją. W nocy z 25 na 26 stycznia 1878 r. kutry torpedowe „Czesna” i „Sinope” z powodzeniem zaatakowały okręt turecki „Intibak”. To też mogło inspirować Stefana Drzewieckiego do podjęcia prac nad wyrzutniami torped typu Whiteheada, zwieńczonych w 1892 r. patentem wynalazczym, którego rozwiązania wdrożono w marynar-

kach wojennych Rosji, Wielkiej Brytanii, Francji, USA, Niemiec, Austro-Węgier. Bądź co bądź Stefan Drzewiecki, jako ochotnik uczestniczył w działaniach wojny rosyjsko-tureckiej 1877–1878 roku, i to właśnie na czarnomorskich kutrach torpedowych.

Pamięć tradycji wyjaśnia dlaczego tyle uwagi poświęca się w Rijecie ochronie dziedzictwa kulturowego, postrzegając w nim i dźwignię kierującą miasto ku przyszłości. Z pietyzmem odbudowuje się zabytkowe kościoły, zamek górujący nad miastem, kamienice mieszczańskie, budowle publiczne. Poszukuje się również miejsca dla ochrony spuścizny kultury technicznej i przemysłowej, znaków-komunikatów łączących Rijekę z europejskim kręgiem kulturowym.

Stanisław Januszewski

Śladami żelbetu

W dniach 15–17 października Zachodniopomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków i Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna prowadzili w Szczecinie Międzynarodowe Seminarium „Dziedzictwo techniki dla przyszłości”. Prowadzone pod patronatem Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego, Prezydenta miasta Szczecina, przewodniczącego Polskiego Komitetu Międzynarodowego Towarzystwa Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego (TICCIH), prezesa Polskiej Organizacji Turystycznej, zgromadziło blisko 80 specjalistów z zakresu historii techniki, ochrony dziedzictwa przemysłowego, architektury industrialnej, konserwacji zabytków. Inaugurowało je w roku 2004 wejrzenie w problematykę budownictwa lądowego i problemów ochrony zabytkowych mostów zwodzonych. W 2006 r. mówiono o źródłach i technologiach związanych z produkcją energii i ich oddziaływaniu na krajobraz kulturowe.

Tym razem uwagę skierowano na problematykę żelbetu w budownictwie przemysłowym, militarnym i publicznym, materiału, którego wdrożenie i szeroka recepcja wywarły zdecydowany wpływ na kształtowanie się w XX wieku nowych kierunków budownictwa i architektury przemysłowej, dzieł, których walory konstrukcyjne, estetyka i treści wnoszone w krajobrazy kulturowe, od lat 80. XX w. zyskują już uznanie społeczne i rangę dóbr kultury – zabytków.

Seminarium inaugurowało wystąpienie prof. Stanisława Januszewskiego „Żelbet jako przedmiot badawczy archeologii przemysłowej”, dyscypliny, która rozwijając się od lat 60. XX w., stara się pisać historię rozwoju przemysłowego, posługując

się zabytkami techniki. Traktuje je jako źródła informacji i nimi się posługuje, widząc w nich ucieleśnienie i manifestację wyników pracy, syntezę kultury oraz wpływu środowiska. Co zaś równie istotne, to nowa ta dyscyplina nauki, do społecznego obiegu wprowadziła nowy paradygmat, który zaowocował wieloma cennymi studiami, powstaniem wielu instytucji i organizacji pozarządowych, konstrukcją międzynarodowych programów badawczych, wreszcie i ochroną prawną, i ożywieniem w nowych rolach wielu świadectw dziedzictwa przemysłowego.

Dziejom i miejscu budownictwa żelbetowego w kształtowaniu programów ochrony środowiska kulturowego poświęcono w Szczecinie uwagę. A stanowił on w XIX i w początkach XX stulecia jedno z centr europejskiego przemysłu materiałów budowlanych – właśnie cementu. Tę pozycję miasta zaświadcza do dzisiaj nie tylko relikty starych cementowni, także liczne dzieła, zyskujące Szczecinowi miana stolicy budownictwa żelbetowego. Wskazywali na to w swych wystąpieniach Rafał Makoła, Stefan Makaczyk, Małgorzata Janowska, Bogdana Kozińska, Aleksandra Hamburger-Federowicz, Maciej Słomiński, Ewa Palacz, Mirosława Koutny-Giedrys, Janusz Nekanda-Trepka, Alicja Biranowska Kurtz, Dariusz Szaliński, Jacek Stasiak i Bogusław Perzyk. Żelbet szcześciński odkrywano w szerokich odsłonach dziedzictwa budownictwa betonowego i żelbetowego Niemiec (Michael Mende i Alexander Kierdorf), Wrocławia (Jerzy Ilkosz), Warszawy (Margherita Szulińska), Poznania (Dorota Leśniewska), Katowic (Alicja Gałęcka-Paduch i Eugeniusz Paduch), sięgając także ku dziejom budowy statków żelbeto-



Żelbetowe budowle Muzeum Narodowego (1913)
i tarasów 1902–1907



Ustrój nośny tarasów

wych w stoczni Darłowa lat II wojny światowej (Leszek Walkiewicz).

Szeroka dyskusja znajdowała kontynuację w trakcie objazdu studyjnego zabytków Szczecina. A rozpoczął go wgląd w żelbetową konstrukcję nadodrzańskich tarasów widokowych Wałów Chrobrego (Hakenterrase), założonych w latach 1902–1907 u stóp dzisiejszego Muzeum Narodowego, Akademii Morskiej i Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego. Innym godnym uwagi dziełem jest kościół pod wezwaniem Królowej Korony Polskiej (1929–1931) z imponującą żelbetową nawą, czy też inny p.w. Najświętszego Serca Pana Jezusa (1913–1916), jeden z pierwszych na terenie Niemiec, wykonanych w technologii żelbetowej. Szlaki szczecińskiego żelbetu prowadzą również do portu „Łasztownia”, w którym znajdujemy 5-kondygnacyjną, szkieletową konstrukcję magazynu drobnicy z lat 1925–1930 i do portu Szczecin, gdzie na Nabrzeżu Zbożowym wyrósł w latach 1934–1935 gigantyczny elewator, dzisiaj o pojemności niemal 50 tysięcy ton ziarna. Znamienny przykład modernizmu prezentuje budowla

kina „Kosmos” powstałego w 1959 r., w dniach Seminarium objętego ochroną prawną – przez wpis do rejestru zabytków. Przy tej okazji odwiedziliśmy też pobliskie kino „Pionier” (dawniej „Helios”) – najstarsze kino Szczecina. Pierwszy pokaz odbył się tutaj 26 września 1909 r., a w roku 2005 Guinness World Records przyznał mu tytuł „najstarszego, nieprzerwanie działającego kina na świecie”. Dalsza wędrówka prowadziła żelbetowymi wiaduktami linii kolejowej Szczecin Główny – Trzebież, ulicami Warcisława i Ku Słońcu i dalej ku żelbetowej wieży Bismarcka. Odwiedziliśmy również schron przeciwlotniczy pod dworcem kolejowym Szczecin Główny (1941), przeznaczony dla 5.000 osób, największy cywilny schron w Polsce, udostępniany przez wolontariuszy stowarzyszenia „Szczecińskie Podziemne Trasy Turystyczne”.

Największych emocji dostarczyło spotkanie z relikdami dawnej fabryki benzyny syntetycznej w Policach, fabryki znanej jako „Hydrierwerke Pölitz AG”, budowanej od 1937 r. Na obszarze 1500 ha powstały tutaj dziesiątki żelbetowych budowli



Łasztownia – magazyn drobnicy



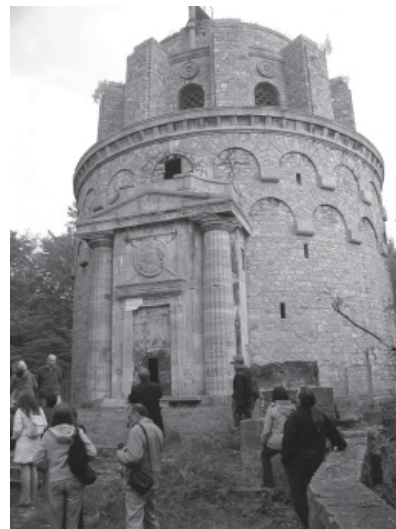
Ruina hali produkcyjnej Hydrierwerke



Ustrój nosny kościoła pw. Królowej Korony Polskiej



Elewator Ewa



Wieża Bismarcka

naziemnych i podziemnych, liczne zbiorniki paliw, linia kolejowa, port oraz ponad 100 km dróg. Produkowano tu m.in. oleje, smary i paliwa wysokiej klasy na potrzeby armii niemieckiej – lotnictwa, marynarki oraz do napędu samolotów bezałogowych V-2. Paliwa pozyskiwano z węgla kamiennego wg. technologii opracowanej przez laureata nagrody Nobla inż. F. Bergiusa. Zakład od 1941 r. stanowił cel nalotów alianckich. Ale dopiero naloty dywanowe wykonane wiosną 1944 r. niemal uniemożliwiły produkcję, która zupełnie ustała po bombardowaniach z wiosny 1945 r. Po wojnie, ocalałe urządzenia produkcyjne, padły łupem armii sowieckiej, zrujnowane tereny w 1946 r. przekazano Polsce. Przez wiele lat gospodarowało nimi wojsko. Dzisiaj zrujnowane budowle i żelbetowe szkielety opanowuje przyroda. To krajobraz po bitwie, krajobraz wojny totalnej, prowadzący i w dzieje zmagania wojennych, przemysłu czasu wojny, i martyrologii 30 tysięcy więźniów polickich obozów pracy. Od kilku lat pomiędzy

ruinami prowadzone są piesze szlaki turystyczne, obsługiwane przez wolontariuszy Stowarzyszenia Przyjaciół Ziemi Polickiej „Skarb”, które też jeden ze schronów przeciwlotniczych przysposobiło do roli jedyne w swym rodzaju muzeum.

Seminarium, a jego materiały zostały już opublikowane, niewątpliwie zwróci większą uwagę badaczy, a także konserwatorów zabytków na dzieła powstałe w technologiach betonowych i żelbetowych i to nie tylko w ich aspektach estetycznych, ale i technologicznych i konstrukcyjnych. Istotne to o tyle, że tak jak modernizm i funkcjonalizm, czy właściwa im estetyka znalazły już uznanie, to wciąż w programach ochrony betonowych i żelbetowych hal przemysłowych, mostów, wieżowych zbiorników wodnych, dróg, budowli publicznych i innych, zbyt często umyka uwadze problematyka materiałowa, konstrukcyjna, technologiczna, dla tej kategorii źródła informacji wiodąca.

Stanisław Januszewski



Jeden ze schronów



Muzeum w schronie

Techne Ostrava 2007

Wydarzeniem tegorocznego „VI Międzynarodowego Festiwalu Filmów i Programów Telewizyjnych poświęconych dziedzictwu przemysłu” (24–26.10.2007) stała się wystawa „Zawieszona w czasie” przygotowana przez Romualda Kutere i wybitnych fotografików wrocławskich, której otwarcie w galerii Akademii Górniczej Festiwal inaugurowało. Towarzyszył jej plenerowy, multimedialny „reportaż” dokumentujący wytwarzanie gipsowych figur świętych w zakładzie produkcyjnym przygotowany przez grupę Pinhole Art.

Fundacja prezentowała na Festiwalu film Henryka Pachy „Lisia Sztolnia”. Tegoroczną Ostravską Wenus zdobył znakomity film telewizji niemieckiej – „Zollverein”, dokumentujący ochronę sztandarowych dla Zagłębia Ruhry i Westfalii dzieł kultury górniczej i metalurgii.

Na towarzyszącej Festiwalowi Konferencji mówiono o ochronie zabytków techniki Czech, Polski, Niemiec, Węgier, Słowacji. Ze strony Fundacji wystąpił prof. Stanisław Januszewski oraz członkowie Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego PWr „Ochrony zabytków techniki HP Nadbor”. Tadeusz Kłodowski, prezento-

wał Sowiogórski Festiwal Techniki, którego piąta edycja miała miejsce we wrześniu 2007 r. Małgorzata Książkiewicz przedstawiła „Zabytki techniki Śródmiejskiego Węzła Wodnego” i własną propozycję ich kartograficznego zapisu. Mateusz Wójcik, student II roku Wydziału Mechanicznego, opowiadał o swej przygodzie z lokomotywą Ls40, odbudowaną w 2007 r. siłami studentów, słuchaczy wykładu „Historia techniki”, prowadzonego na DP „Wróblin”

W tym roku mieliśmy okazję odwiedzenia Muzeum Tatry w Kopřivnici, spotkania z ponad 100-letnią historią produkcji kultowych dla Czech samochodów. Fabryka powstała już w 1855 r. Początkowo budowała tabor kolejowy i różne typy powozów konnych. W 1897 powstał tutaj pierwszy samochód – „Prezydent”, a w latach 20/30. XX w. opuściła ją bogata seria samochodów, których aerodynamiczna sylwetka otworzyła nowe drogi światowemu wzornictwu motoryzacyjnemu. Wówczas też porzucono ramową kon-



Otwarcie wystawy



Vernisáž výstavy wrocławských umělců se uskuteční 24. října 2007, v 18.00 hod., v galerii rektora Vysoké školy báňské - Technické univerzity Ostrava. Součástí výstavy bude multimedialní prezentace velkoformátových projekcí filmu skupiny Pinhole art - Wloclaw Lischoewskiego, Arny Kutery a Romualda Kutery pod názvem „Umění přístupu” 24. října 2007, v 18.30 hod., před Domem kultury Poklad v Ostravě - Porubě.

Vystavující autoři výstavy Zawieszona w czasie (Zastavené v čase):
Wojciech Zawadzki
Krzysztof Saj
Jerzy Samulski

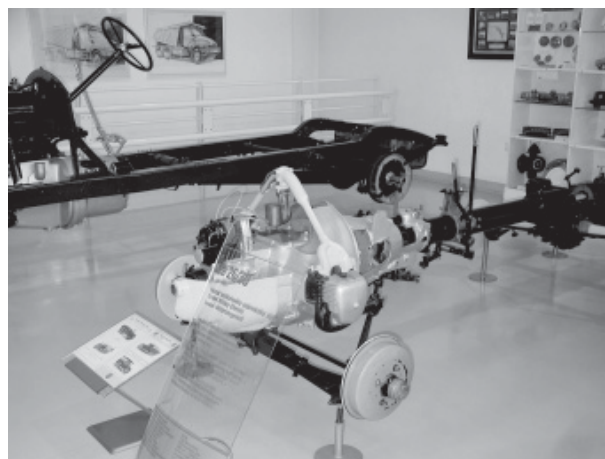
Skupina Pinhole art. (Pinhole art) - Rafał Szolák, Tomasz Półaskowski a Grzegorz Lichiewicz.
Kurator výstavy: Romuald Kutera.



Výstava se koná s podporou Statutárního města Ostravy.



Pierwszy samochód osobowy Prezydent



Dwie epoki w rozwoju podwozia

strukcję podwozia i centralną rurą nośną połączono umieszczony z przodu silnik ze skrzynią biegów, z którą powiązano też wychylające się półosie kół z własnym napędem bez przegubów. W modelu Tatra 11 zastosowano też poprzeczne resory listwowe. Inwencja twórcy tych idei inż. Hansa Ledwinka (1878–1967) otworzyła drogę rozwoju nowoczesnej koncepcji samochodu Tatra. W 1931 r. Tatra podjęła produkcję samochodu osobowego dla szerokich mas, z silnikiem umieszczonym z tyłu, a w 1934 szokowała świat aerodynamicznymi rozwiązaniami samochodu Tatra 77. W 1942 w Kopřivnicy narodziła się Tatra 111, legendarny samochód ciężarowy, z napędem na wszystkie koła, pierwszy w którym wprowadzono silnik Diesla chłodzony powietrzem V12.

W Kopřivnicy powstawały samochody osobowe, ciężarowe, wozy strażackie, amfibie, liczne wersje wojskowych samochodów terenowych, ciągników artyleryjskich, wozów pancernych, samochody sportowe i wyścigowe, a nawet i samoloty. Bazowały na oryginalnym wzornictwie, technologiach, własnych rozwiązaniach silników spalinowych. Muzeum prezentuje również bogatą kolekcję dokumentacji technicznej, szkiców karoserii oraz nagród zdobytych przez Tatrę w konkursach i wyścigach na całym świecie. W dzieje fabryki, która zmieniła oblicze Kopřivnicy i wprowadziła miasto na karty historii cywilizacji nowożytnej wprowadzają także liczne filmy, dokumenty i relacje, prezentowane na licznych monitorach, obsługiwanych przez zwiedzających, dostępne w kilku wersjach językowych.

Z Kopřivnicy przenieśliśmy się do pobliskiego Štramberku słynnego kulinarną osobliwością – „Štramberskimi uszami”, wypiekiem upamiętniającym czas walk z Turkami, którzy zdobyli



Sztramberk

miasta dokumentowali obcinaniem mieszkańcom uszu. W tym urokliwym, pełnym zabytków mieście, z dominującą nad nim wieżą dawnego zamku, znaleziono w 1880 r. szczękę dziecka Neandertalczyka. Warto polecić przeto i miejsce tego znaleziska – jaskinię Šipka, a także otaczający ją rozległy ogród botaniczny i leśną ścieżkę naukową prowadzoną wzgórzami Kotouč i wapiennym kamieniołomem. Niezapomnianym wrażeń dostarcza spacer uliczkami położonego na wzgórzu miasta i sztramberską „Złotą Uliczką”, odkrywającą ludową architekturę wołoskich zrębowych chałup z XVIII i XIX w i rynkiem otoczonym interesującą zabudową kupieckich kamienic, pod którymi kryją się piwnice winne. Tutaj można też odpocząć, smakując unikatowe, tylko tutaj produkowane piwa leżakowe typu Pilsner – „Trubacz” i ciemne niefiltrowane piwo leżakowe typu flekowskiego „The Troobacz”.

Stanisław Januszewski

Elektrownia wodna Ławica

Energetyka na Dolnym Śląsku była jedną z przodujących w Europie. W 1914 r. łączna moc 11 większych elektrowni zawodowych, ciepłych sięgała 84 MW, a 17 wodnych 14 MW, zaś moc licznych elektrowni przemysłowych – 20 MW. Wszystkie ośrodki miejskie i znaczna część wsi Dolnego Śląska były już zelektryfikowane.

W rządzie powstających na Dolnym Śląsku z przełomem XIX/XX w. zawodowych elektrowni ciepłych, jak we Wrocławiu (1891, 1901) czy w Wałbrzychu (1893, 1898), niewielkich elektrowni parowych w mniejszych ośrodkach, jak w Łądku Zdroju, przemysłowych siłowni energetycznych, zwanych „centralami”, jak w zakładach włókienniczych w Krosnowicach (1906), w latach 90. XIX w. pojawiły się również elektrownie wodne.

Z początkiem XX w. na Bobrze, Kwisie, Bystrzycy podjęto budowę zawodowych elektrowni wodnych, śladem Leśnej (1907) i Pilchowic (1911), pierwszych na Dolnym Śląsku. Ale początek dały im niewielkie elektrownie, które od lat 90. XIX w. powstawać zaczęły w oparciu o niewielkie siłownie wodne zakładów włókienniczych, szklarskich czy młynów, jak w Nowogrodzie Bobrzańskim w roku 1896, w Kamieńcu Ząbkowickim w 1905, czy w Krosnowicach w 1904. W tym pierwszym inicjatorem był miejscowy młynarz, który na pędni turbiny wodnej Francisa oparł niewielki generator, wystarczający nie tylko dla zaspokojenia potrzeb własnych młyna, ale umożliwiający również eksport nadwyżki do okolicznych miejscowości. Dzięki temu też uznajemy tę siłow-

nię za pierwszą na ziemiach polskich elektrownię wodną, chociaż o palmę pierwszeństwa ubiega się także Sośnica znad Słupii na Pomorzu, gdzie podobny zabieg wykonał właściciel miejscowego tartaku.

Od początku XX w. tym śladem ruszyli właściciele licznych na Dolnym Śląsku wodnych młynów, tartaków, szlifierni kryształów, zakładów produkcji tektury i papieru, zakładów włókienniczych i in.

Ten model wodnej siłowni energetycznej prezentuje również elektrownia Ławica, jedna z najurokliwszych na Śląsku. Powstała w 1923 r. z inicjatywy właściciela majątku Ławica. Aby sprostać zapotrzebowaniu na energię elektryczną wykorzystano stary XIX-wieczny młyn wodny i budowle hydrotechniczne stopnia wodnego. Wzmocniono konstrukcję budynku młyna i wzniesiono dwie przybudówki, w których umieszczono rozdzielnię prądu, transformatory i silnik diesla (rezerwowo napęd generatora). Z powodów oczywistych pogłębiono stary kanał derywacyjny (ponad 1000 m) i zainstalowano nowe wyposażenie (dwa hydrozespoły), które zakupiono okazji, wyprodukowano je bowiem w 1914 r.

Na początku elektrownia przekazywała prąd do sieci wydzielonej. Energia tu wytworzona zasilala szpital powiatowy i dworzec kolejowy w Kłodzku, Jurandów, Boguszyn, Ławicę i częściowo fabrykę papieru w Młynowie, należąca również do właściciela majątku w Ławicy. Oczywistym jest, że w owym czasie elektrownia nie mogła sobie pozwolić na żadne przestoje. W momentach kryzysowych (zbyt duży lub zbyt mały poziom wody) uruchamiano awaryjnie silnik diesla. Przed wojną na terenie elektrowni stałe zatrudnienie znajdowało siedmiu pracowników, dzisiaj pracuje ona w ruchu automatycznym, jako elektrownia szczytowa, przekazując wyprodukowaną energię do ogólnej sieci energetycznej.

W budynku dawnego młyna, o drewnianej konstrukcji szkieletowej, wypełnianej cegłą, jed-



Elektrownia Ławica – d. młyn wodny

nokondygnacyjnym, zainstalowano dwa hydrozespoły, o łącznej mocy zainstalowanej 240 KW. W skład hydrozespołu nr 2 weszła turbina pionowa typu Francis zbudowana w zakładach J.M. Voith w Heideheim o mocy 145 KW oraz generator synchroniczny firmy Bergmann (1,5 kV). Pierwotnie turbina współpracowała z generatorem przez transmisję pasową, którą w 1957 r. zastąpiono przekładnią zębatą z zębami drewnianymi firmy J.M. Voith. Niestety, wskutek błędnych obliczeń i wadliwie wykonanej konstrukcji przekładni stale wyłamywały się w niej drewniane zęby, a ciągłe naprawy nie przynosiły oczekiwanych efektów. W 1975 r. mało trwałe drewniane zęby wymieniono na dużo wytrzymalsze z lignofolu ale i to nie zmniejszyło awaryjności hydrozespołu. Praktycznie hydrozespoł nie jest wykorzystywany. Wskutek tego dzisiaj moc elektrowni sięga ledwie 84 KW.

W skład hydrozespołu nr 1 wchodzi: turbina pionowa typu Francis firmy Brygleb-Hansen, mocy 113 KW oraz generator firmy Siemens. Turbina pracuje z generatorem poprzez przekładnię zębatą z zębami lignofolowymi firmy Brygleb-Hansen. W hali maszynowni znajdują się jeszcze inne urządzenia związane z hydrozespołami: regulatory ciśnienia oleju, automatyczne regulatory obrotów z urządzeniami do ręcznego zamykania kierownic turbin, tablicę nastawczą z kolumną synchronizacyjną oraz wieloma egzemplarzami aparatury kontrolno-pomiarowej na marmurowych płytach.

W 1961 r. przebudowano rozdzielnię energetyczną i zainstalowano nowy transformator 315 kVA. Mimo modernizacji elektrownia ta wyróżnia się wśród śląskich elektrowni wodnych tym, że utrzymano tutaj stosunkowo wiele elementów pierwotnego wyposażenia rozdzielni energetycznej, przekładniki prądowe i napięciowe, dławik, iskierniki z 1914 r.

Elektrownia Ławica lub Łabicz, bo i tak ją zwano, stanowi interesujący dokument stanu techniki w energetyce wodnej pocz. XX w. Z uwagi na typ budowli hydrotechnicznych, architekturę elektrowni – dawnego młyna, wyposażenie maszynowni, traktowana być może jako modelowe rozwiązanie techniczno-funkcjonalne elektrowni wodnej z pocz. XX w. Typ turbin stosowanych w Ławicy opracował w roku 1849 James Bichene Francis (1815-1892). Udoskonalił reakcyjną turbinę wodną opatentowaną w 1838 r. przez J.D. Howda. Turbinę Francisa zmodernizowano w 1868 r. wprowadzając kierownicę wirnika, co umożliwiło sterowanie jej obrotami. Ten model okazał się trwały i opanował wiele siłowni wodnych powstających do poł. XX w., zwłaszcza na rzekach o niewielkich spadkach wody, jak na Dolnym Śląsku

(Leśna, Pilchowice, Wrocław, Bystrzyca Kłodzka, Nysa) czy na Pomorzu Zachodnim (np. Borowo, Płoty). Podstawowe wyposażenie maszynowni należało w swoim czasie do typowych i standardowych dla wielu siłowni wodnych (podobne znajdujemy np. w siłowni młyna wodnego w Kłodzku) i kształtuje reprezentatywny przykład uzbrojenia technicznego niewielkiej siłowni wodnej z pocz. XX wieku. Zmianym dla maszyn tego czasu jest wielkość i niewielka wydajność. Konstrukcja hydrozespołów charakteryzuje się też

tym, że wiele ich części składowych widocznych jest na zewnątrz, niemal wszystkie elementy sterowane są ręcznie - przeciwnie do produkowanych współcześnie: obudowanych, dysponujących napędami elektrycznymi lub hydraulicznymi. Elektrownia Ławica to dzisiaj nie tylko dzieło techniki, także dobro kultury, zabytek prowadzący w dziedzinie energetyki i czerpania z siły wodnej rzek Dolnego Śląska.

prof. Stanisław Januszewski

Wspomnienia kmdr por. Mieczysława Wróblewskiego

Opowieść bosmana o buncie na „Żurawiu”

Po moim odejściu z „Żurawia dowódcą okrętu został por. mar. Arkady Ignatowicz, powszechnie znany jako „Arkaszka”. Na miejsce Wolskiego stanowisko pol-wych’a sprawował ppor Bogumił (sic!), kierownikiem maszyn był nadal st. Bosman Wojtkowiak, a sternikiem manewrowym mat Bardoński. Oddział mierników pozostał bez zmian: kmdr ppor Jerzy Iwanow i jego zastępca chorąży Szczerba.

Jerzy Iwanow był z zawodu technikiem – miernikiem i przed wojną pracował w Pińsku. Gdy wojna się kończyła zgłosił się w Lublinie do powstałego tam batalionu morskiego i wraz z tym oddziałem dotarł do Gdyni. Po drodze awansował do stopnia komandora podporucznika i pracował na wybrzeżu w Biurze Hydrologicznym jako miernik.

Przybylski pełnił funkcję bosmana okrętowego. Kreślarnia okrętowa dobrze się spisywała. Okręt dokonywał pomiarów różnych miejsc na Wybrzeżu, zarówno na morzu, jak i na lądzie. Dokonawszy pomiarów głębokości basenu portowego w Kołobrzegu „Żuraw” szykował się do powrotu do Gdyni.

Dowódca udzielił „wolnej burcie” załogi pozwolenia zejścia na ląd w ostatnią, piękną niedzielę. Wśród zwolnionych znalazł się również mat Barańczak. Był artylerzystą na okręcie i do jego obowiązków należała opieka nad uzbrojeniem okrętowym. W skład uzbrojenia wchodziło działko przeciwlotnicze i kilka karabinów ręcznych umieszczonych pod pokładem oraz zamknięte w metalowej skrzynce pistolety produkcji radzieckiej „TT” wraz z amunicją do nich. Ponieważ te pistolety miały wielką skłonność do pokrywania się rdzą, przeto dowódca okrętu nakazał szczególnie pilne sprawowanie nad nimi opieki, częste czyszczenie i konserwację. Aby umożliwić matowi

Barańczakowi częste wykonywanie tych odpowiedzialnych czynności, dowódca wręczył kluczyk od szkatułki swemu artylerzyście. Czasami, po przeglądzie broni odbierał kluczyk od Barańczaka, a czasami nie (przez zapomnienie).

Barańczak, pożegnawszy się na lądzie ze swoją sympatią, był tak tym zaambarasowany, że przeczył przechodzącego obok jakiegoś oficera i nie oddał mu honorów przez salutowanie. Został gromkim głosem zatrzymany, wezwany przez tegoż oficera i na miejscu zrugany. O tym, że jest z załogi „Żurawia nie musiał się tłumaczyć, bo na wstążce na czapce nazwa okrętu była wypisana. Przyznał się natomiast, że niebawem jego okręt wraca do Gdyni.

- A to dobrze – rzekł ów oficer. Ja też tam będę i zgłoszę was do ukarania waszemu dowódcy.

Biedny Barańczak jak skazaniec powrócił na okręt. Ładna perspektywa go czeka. Tym sroższa, gdyż dowiedział się od swojego przyjaciela z okrętu, że ów oficer jest oficerem „informacji” to był „car i boh”. Wszyscy panicznie się ich bali i jak mogli, omijali z daleka.

Zapadał zmierzch. Zgłoszony do służby strażniczej Wojsk Ochrony Pogranicza (WOP), „Żuraw” bez przeszkód opuścił port w Kołobrzegu i rozpoczął swój rejs wzdłuż Wybrzeża na wschód, do Gdyni. Zgodnie z obowiązującymi wówczas zarządzeniami okręty musiały zgłaszać swoje wyjście w morze a w czasie rejsu kierować się blisko brzegu, w zasięgu widoczności punktów obserwacyjnych (p.o.) rozsianych gęsto wzdłuż linii brzegowej. Punkty te przekazywały sobie meldunki o ruchu okrętów wojennych prostymi środkami łączności – Morseem świetlnym lub radiem

Dowódca położył okręt na kursie, polecił sternikowi meldować gdy następnym punkcie zwrotu

znajdzie się na trawersie i zszedł z pomostu do messy. Na „Żurawiu”, jak i na innych trałowcach, messa oficerska znajdowała się pod pomostem.. Wiodły do niej dość strome schody. Z messy przechodziło się do kabiny dowódcy okrętu, na prawej burcie i do kabiny zastępcy, znajdującej się z lewej burty. Skończył się alarm manewrowy, rozpoczęła rutynowa służba w czasie podróży.

Tymczasem zmartwiony tym co go czeka u celu podróży mat Barańczak wyszedł na pokład, na rufę i z dwoma kolegami zaczęli coś obmyślać. Barańczak doszedł do wniosku, że nie może płynąć do Gdyni. Wyskoczyć z okrętu i dopłynąć do brzegu – nie bardzo mu się chciało. Pozostała ucieczka okrętu. Tak się złożyło że miał przy sobie kluczyk od szkatułki, w której przechowywane były pistolety TT wraz z amunicją. Szkatułka umieszczona była w korytarzyku, przed wejściem do messy. Barańczak, nie wzbudzając żadnych podejrzeń, otworzył szkatułkę, wyjął z niej pistolety i paczki z amunicją, wrócił na rufę i wręczył każdemu z dwóch kolegów broń. Omówili jeszcze szczegóły i na sygnał rozpoczęli działania zawładnięcia okrętem.

W messie otworzyły się drzwi. Akurat wszyscy oficerowie spożywali w niej kolację. Barańczak wkroczył do messy z okrzykiem „ręce do góry!” Zaskoczony dowódca podniósł się z krzesła i zawołał „Barańczak! – nie wygłupiaj się! Połóż pistolet!” I skierował się w kierunku intruza.

– „Stój! Bo strzelam! Ręce do góry! Do kabiny!” – odpowiedział groźnie mat, wymachując pistoletem.

Pozostali oficerowie, Iwanow, Bogumił i Szczerba zobaczyli wyłaniającą się z zza pleców postać drugiego marynarza celującego w nich pistoletem. Cóż mieli robić? Żaden z nich nie miał broni. Dowódca został wepchnięty do swojej kabiny, pozostali, z podniesionymi rękoma, pchani przez Barańczaka i marynarza znaleźli się w drugiej kabine. Drzwi zamknięto, klamki podparto krzesłami i podwiązano sznurem, aby nie można było otworzyć drzwi. Na straży, do pilnowania aresztowanych pozostali w messie obydwaj buntownicy. Przez uchylone nieco drzwi, Ignatowicz wzywał ich aby się opamiętali. „Za bunt grozi wam przecież „kula w łeb”!” Na próżno wzywał.

W tym czasie trzeci marynarz, też z pistoletem, wszedł na pomost i grożąc sterującemu, nakazał zmianę kursu na północny, to znaczy na kurs wiodący na pełne morze.

Pozostała jeszcze siłownia. Grożąc pistoletem czwarty z buntowników nakazał kierownikowi maszyn, bosmanowi Wojtkowiakowi utrzymanie szybkości „pół przód”.

Mnie – przyznał się bosman okrętowy Czesio Przybylski – zaprowadzono „pod pistoletem” do pomieszczenia, gdzie był przysnic okrętowy, za-

mknięto drzwi na klucz, zasłonięto iluminator. Na okręcie zapadła cisza. Tylko jednostajnie obracające się silniki Diesla wprawiały okręt w drgania.

W ten sposób – relacjonował mi później tę historię Przybylski – opanowano jednostkę bez przelew krwi, bez spuszczenia łodzi na wodę i sadowienia w niej niechętnych do buntu.

Nastał świt. Lekka bryza z rufy popychała okręt coraz bliżej ku wolności. Powoli się rozwidniało. W świetle poranka zbuntowany marynarz stojący obok steru na pomoście i pilnujący utrzymania okrętu na nakazanym kursie, ujrzał na trawersie „Żurawia” duży okręt pod radziecką banderą. Włosy stanęły mu dęba. Czyżby pogoń już do nich podchodziła? A służba na punktach obserwacyjnych tak sprawnie działała?

Niewiele myśląc spuścił banderą, wyciągnął z kieszeni nóż i obciął nim końce bandery tak, aby przyjmując kształt prostokątny stała się banderą handlową. Chcąc tę operację przeprowadzić sprawnie i szybko, cały czas trzymał pistolet pod pachą. Okręt radziecki tymczasem utrzymując nadal kurs zniknął za horyzontem, napędziwszy buntownikom niemałego stracha.

Około południa ukazał się ład. Buntownicy nie bardzo wiedzieli gdzie się znajdują, zmienili więc kurs by iść wzdłuż brzegów Szwecji. Zmniejszyli również szybkość aby uchronić się od najechania na skały. Po pewnym czasie rozpoznali, że znajdują się w pobliżu małej miejscowości. Wezwali więc flagami pilota, który zjawił się na motorówce i wprowadził ich – nie wchodząc na pokład – do małego portu.

„Żuraw” zatrzymał się przy nabrzeżu. Podał cumy na ład. Otworzono drzwi i inne zamknięcia. Czterech buntowników znalazło się na pokładzie. Przy trapie wiodącym „ku wolności”. Wchodząc na trap rzucali broń do wody, aby przywitać wolność już bez broni. Zachęcając pozostałych, zdołali namówić do zejścia z okrętu jeszcze czterech marynarzy. Tak więc wolność wybrało ośmiu. W tym miejscu muszę się zatrzymać w opisie tego jedyne go w naszej flocie buntu.

Po kilkudziesięciu latach od tego zdarzenia nie wiem czy warto zastanawiać się nad tym jak bym postąpił zobaczywszy nagle lufę pistoletu skierowaną w moją pierś.? Czy rzuciłbym się na napaśtnika aby ją wyrwać? A może bym podniósł ręce do góry? Dzisiejsze moje odczucia są przytępione widokiem kanclerza Kohla i pani Merkel. A teraz rozeszła się pogłoska, że kanclerz Kohl został desygnowany do nagrody Nobla.

Czy widok uśmiechających się do siebie i klepiących po plecach Jacków Chiraków i kanclerzów Schrederów nie zmienił moich poglądów? Czy wspomnienie o śmierci strzałem w tył głowy jako zakończenie wyroków na Siedmiu Komandorów pozostaje bez wrażenia? Dlatego z całym przeko-

naniem twierdząc, że nie wiem dziś, jak postąpiłbym wtedy! Znając jednak swój porywczy charakter, sądzę, że zdecydowałbym się na to pierwsze: na próbę wydarcia broni z rąk napastników!

Nieszczęsny „Arkaszka” wypuszczony z kabiny, już na pokładzie, wzywał uciekinierów do powrotu na okręt. W odpowiedzi spotkał się tylko z dowcipami ludzi, którzy zadowoleni byli tak pomyslnym spełnieniem swych zamiarów. Dowódca, wielce zmartwiony poprosił pilota, który znalazł się na pokładzie zacumowanego już „Żurawia” o wskazanie drogi do telefonu. Pozostali oficerowie, Iwanow i Bogumił niewiele mieli do poradzenia dowódcy. Zadowoleni byli – zwłaszcza Iwanow, że cała odpowiedzialność spada na dowódcę okrętu i że nie do niego należy podejmowanie decyzji.

Tymczasem Ignatowicz z wielkim trudem nawiązał łączność telefoniczną z ambasadą polską w Sztokholmie. Pracownik ambasady mający wtedy dyżur, obiecał mu przekazanie meldunku do Warszawy. Ignatowicz powrócił na okręt, na którym zapanował mniej więcej normalny tryb dyscypliny. Kucharz sporządził jakiś posiłek, który bardzo smakował wygłodniałej, trzymanej pod kluczem załodze.

Mimo zakazu posługiwania się radiem podczas postoju w porcie, Ignatowicz nawiązał łączność radiową z dowództwem Marynarki Wojennej w Gdyni i zameldował o całej sprawie. Po pewnym czasie otrzymał rozkaz natychmiastowego powrotu do Gdyni. Pogoda coraz bardziej się pogarszała i pilot odmówił wyprowadzenia okrętu z portu. Tak więc „Żuraw” zmuszony był przedłużyć pobyt w porcie o dobę. Następnego dnia, chociaż siła wiatru niewiele się zmniejszyła, Ignatowicz zdecydował się na wyjście z portu i zameldował o tym dowództwu Marynarki Wojennej. W odpowiedzi otrzymał rozkaz meldowania drogą radiową co cztery godziny, danych dotyczących aktualnej pozycji okrętu – szerokości i długości geograficznej, kursu i szybkości. Zawiadomiono go również, że na spotkanie wysłano niszczyciel „Błyskawica”.

W ponurym nastroju dowódca i załoga „Żurawia” witała port gdyński. Już z daleka widać było stojący przy nabrzeżu portu wojennego więzienny samochód, do którego wprowadzono zaskoczonych takim powitaniem oficerów i marynarzy. Okręt odstawiono na postój w głębi portu pod nadzorem straży. Po pewnym czasie do portu wróciła „Błyskawica”, nie napotkawszy po drodze „Żurawia”.

Tymczasem ośmiu chłopców z „Żurawia” – po tym jak w gazetach szwedzkich stali się sławnymi – z biegiem czasu zaczęło doznawać twardego losu uciekinierów. Nie znając obcych języków ani nie mając „cywilnego” zawodu, miast obejmować „ciepłe posadki” na lądzie, kierowani byli przez

Szwedów na stanowiska, które aktualnie odpowiadały ich poziomowi umiejętności – czyli do lasu, do rąbania drewna. Spotkało ich – jak widać – wielkie rozczarowanie.

Tymczasem w kraju, w wielkiej tajemnicy rozpoczęła się praca dochodzeniowa, prokuratorska. Wyciągano kolejno z cel więziennych tych, którzy wrócili na „Żurawiu” do kraju, a gdy już cały materiał śledczy był gotowy, z wielkim hałasem, wzywając do sali sądowej prawie całą kadrę oficerską garnizonu w Gdyni, przeprowadzono pokazową rozprawę sądową. Ja na tej rozprawie nie byłem gdyż w tym czasie pełniłem służbę w Świnoujściu, lecz cały przebieg rozprawy można było śledzić z gazet i pogadanek przeprowadzanych przez oficerów pol – wych.

Można więc było się dowiedzieć że prokurator zarzucał oficerom zebrany w messie „Żurawia” po wyjściu z Kołobrzegu w chwili, gdy zobaczyli wycelowane w siebie pistolety, że powinni rzucić się na buntowników – broniąc honoru polskiego oficera – choćby za cenę życia. Dlatego sąd ukarał ich wyrokiem od ośmiu do dwunastu lat więzienia. Bosman Przybylski – jak mi wyznał – otrzymał osiem lat. Marynarz, który pilnował sternika w czasie gdy radziecki okręt mijał „Żurawia” powinien wyrwać mu pistolet z pod pachy, gdy ten odcinał część końcową bandery i położyć go trupem. Prawie cała załoga okrętu dostała wyroki za to, że – według słów prokuratora – nie broniła honoru bandery. Ci marynarze, którzy uciekli z okrętu, otrzymali zaocznie wyrok śmierci.

Tymczasem życie płynęło dalej. W rozmowach nikogo nie dziwiło, że uciekinierzy otrzymali wyroki śmierci. Uważano natomiast, że wyroki na pozostałą na okręcie załogę, która wróciła wraz z okrętem były absolutnie zbyt srogie. Większość była zdania, że nie powinni w ogóle być karani. Tak wysokie wyroki przekraczały granice przyzwoitości! W czasie rozprawy wyjaśniło się też dlaczego „Błyskawica” nie spotkała „Żurawia”. Po prostu „Żuraw” podawał fałszywe dane, obawiając się, że „Błyskawica” została wysłana aby go na morzu zatopić. Żał mi było tych niewinnie ukaranych ludzi, którzy przecież byli wierni banderze.

Głuche pogłoski nadchodzących zmian w Polsce przenikały również do marynarki. Wybuch zmian, które nastąpiły w październiku 1956 miał ogromne znaczenie. Nie jestem historykiem, nie potrafię ocenić właściwie Października, ale śmiem twierdzić, że Październik przyniósł ogromne zmiany, o wiele większe niż czasy Gorbaczowa!

Zmiany te, wielkim grzmotem dotarły do Szwecji, do tych, którzy – „wybrawszy wolność” – spotkali się z wielkim rozczarowaniem. Zebrali się więc w lesie na naradę, powzięli wspólną decyzję i zgłoszwszy się do ambasady oznajmili panu ambasadorowi, że chcą wracać do kraju. Ambasador,

ochłonawszy z wrażenia – skwapliwie wyraził zgodę (prawdopodobnie myśląc, że cała zasługa z namowy do powrotu spadnie na niego). Wtedy „wybrańcy losu” głośno i zdecydowanie postawili warunki, że kara śmierci, jaka na nich ciąży zostanie, na piśmie skreślona.

- To oczywiste, rzekł ambasador. Uciekinierzy zdziwieni i zaskoczeni, że tak łatwo poszło, dodali następny warunek, że każdy z nich otrzyma również mieszkanie!

- Będzie załatwione, przyrzekam na piśmie, odparł ambasador.

Zachwyceni tymi obietnicami „marnotrawni synowie” wszyscy – cała ósemka – szykuje się do drogi. Proszę sobie wyobrazić jaki efekt propagan-

dowy odniosło to zdarzenie. Wszyscy o tym mówili, pisały o tym gazety w Szwecji, władze (z orkiestrą) do nich przemawiały, mieszkania czekały.

Tymczasem w kryminale siedzieli ci, którzy wolności nie wybrali i gdyby nie wrzawa towarzysząca temu wydarzeniu – siedzieliby dalej. Dopiero na interwencję rodzin i po ukazaniu się wielu artykułów prasowych – zostali uniewinnieni i wypuszczeni z więzienia.

Dzięki temu splotowi wydarzeń mogłem spotkać w GUM-ie bosmana Przybylskiego i słuchając jego chrapliwego głosu usłyszeć tę opowieść – „opowieść bosmana”.

Nazwa buntownika – okrętu została zmieniona na ORP „Kompas”.

TRAMWAJ – TRAMWAJ WODNY – WTW

Część druga

Twórcą żelaznych szyn był angielski inżynier Outram, który w 1738 roku po raz pierwszy użył swego pomysłu w transporcie. Od jego nazwiska pochodzi używana po dzień dzisiejszy nazwa środka komunikacji miejskiej, który korzysta z szyn (Janusz Korzeniowski 1994).

Po sięgającej XIX stulecia idei tramwajów wodnych, rozwoju turystyki rzecznej czy utworzenia z Wrocławia „Wenecji Północy” – w infrastrukturze Śródmiejskiego Węzła Wodnego pozostały: wyremontowana Śluza Piaskowa, nowe, żelbetowe schody między nią a mostem Piaskowym, połatane mury – pozostałości po bombardowaniu „Festung Breslau” oraz prawnie cała rzeka wraz z murami oporowymi – od mostu Grunwaldzkiego do mostów Pomorskich – przekazana w administrację i utrzymanie Władzom Miasta Wrocławia. Dziś może to niektórych dziwić ale wtedy nie było to specjalnie trudne gdyż wtedy wszystko było nasze, wspólne, czyli państwowe.

Nikom z czasem nic się nie opłacało: miastu utrzymywać „nie swoją”, drogą rzekę, administratorom nie swoje nabrzeża, PP Żegluga na Odrze – deficytowe statki białej floty. Nawet Miejskiemu Ogrodowi Zoologicznemu nie opłacało się otwierać (choćby w sezonie) zabytkowego, atrakcyjnego wejścia od strony rzeki. Zapomniano, że „napędem” rekreacji nadrzecznej były lokale gastronomiczno-rozrywkowe usytuowane wzdłuż rzeki poza centrum. Te z nich, które ocalały po zakończeniu II wojny światowej nie pełnią swej podstawowej, pierwotnej funkcji do dziś. Upadła też tradycja wycieczek rekreacyjnych statkami na Wyspę Opatowicką. Zabrakło więc przyczyn dla których była niezbędna stała obsługa komunikacją rzeczna potencjalnych pasażerów.

Najpierw bezpieczeństwo

Proces rewitalizacji Śródmiejskiego Węzła Wodnego poprzedziła – postulowana od dawna – decyzja o jego przekazaniu formalnie od stycznia 1985 r. na powrót Administratorowi całej rzeki, t.j. ODGW we Wrocławiu. Umożliwiła wreszcie skierowanie części środków finansowych Ministerstwa Ochrony Środowiska i Zasobów Naturalnych na poprawę bezpieczeństwa najbardziej uszkodzonych budowli i urządzeń tego historycznego, najstarszego w mieście węzła wodnego. Na początku lat 80. XX w. wykonano szczegółową inwentaryzację techniczną nabrzeży. Pierwsze prace remontowe wykonywała ODGW. we Wrocławiu siłami własnego Oddziału Konserwacyjno-Remontowego, a następnie państwowych firm: Przedsiębiorstwa Budownictwa Wodnego i Inżynieryjnego, Przedsiębiorstwa Budownictwa Hydrotechnicznego „ODRA 2” oraz pierwszej w Polsce, prywatnej firmy tej branży: Przedsiębiorstwa Inżynierii i Hydrotechniki „TAN”. Jej nazwa, to skrót od: Techniki Alpinistyczno Nurkowej, co stanowiło główną specjalność nowej firmy, jak i pasję jej założycieli – działaczy PTTK, absolwentów Politechniki Wrocławskiej, inżynierów: Leszka Czarneckiego i Wiesława Kacpera. Wyremontowano fragment zabytkowych murów poniżej wlotu wód Odry do fosi Miejskiej a także (po odmuleniu) Śluzę Piaskową.

W połowie 1991 r., po zapoznaniu się ze stanem rzeczywistym nabrzeży przez Komisję: Rady Miejskiej i Prezydenta Miasta, Rada Miejska Wrocławia Pierwszej Kadencji na swej 25 Sesji (drugiej części obrad) „RZECZOWO ZAJĘŁA SIĘ ZŁOŻONĄ PROBLEMATYKĄ” Odry w centrum

Wrocławia. Uczestniczyli czynnie w Jej obradach Szeffowie Wszystkich Instytucji związanych w jakikolwiek sposób z rzeką i jej gospodarką wodną prowadzoną nie tylko w centrum 600 tysięcznego miasta. Już sam ten fakt stał się precedensem – co odnotowała nawet (krytyczna zazwyczaj) lokalna prasa. Po rzeczowej, specjalistycznej wręcz dyskusji merytorycznej podjęte na niej decyzje, realizował konsekwentnie przez następne lata Prezydent Miasta Wrocławia Bogdan Zdrojewski. Koordynację zadań remontowych a zwłaszcza finansowanie prowadził Wydział Inwestycyjno-Techniczny z Dyrektorem Rafałem Guzowskim. Za bieżące prace ze strony Miasta odpowiadał na co dzień Zastępca Dyrektora Wydziału zmarły już Tadeusz Bieńko. Stosowne Decyzje urzędowe wydawał też Wydział Rolnictwa, Leśnictwa, Zieleni Miejskiej i Ochrony Środowiska Urzędu Miejskiego, któremu dyktował Edward Powszek, następnie Bolesław Gomulkiewicz. Ze strony Rady Miejskiej Wrocławia nad postępowaniem prac czuwały Komisje: Ochrony Środowiska (przew. Ewa Rzewuska) i Komunikacji (przew. Elżbieta Góralczyk).

Naturalne Inwestorstwo Zastępcze (koordynację) poszczególnych zadań remontowych przyjęła na siebie (współfinansując również nadzorowane remonty budowli i urządzeń hydrotechnicznych) Okręgowa Dyrekcja Gospodarki Wodnej we Wrocławiu. Decyzje strategiczne Miasto i Rzeka zawdzięczają Jej Dyrektorowi Naczelnemu Tadeuszowi Malkiewiczowi (1932 – 1997) oraz jego Zastępcy d/s Technicznych Stefanowi Bartosiewiczowi. Inspektorom Inwestorskiego Nadzoru Budowlanego szefowali inżynierowie: Władysław Wołowicz i Roman Górecki. W pracach projektowych uczestniczyły niemal wszystkie „siły” tej kurczącej się branży z wrocławskim „Hydroprojektem” na czele. Z kadry tego Biura Projektowego wywodzą się cenieni projektanci: m.in konstruktor Stanisław Lecyk oraz specjalista inżynierii wodnej, radny pierwszych kadencji Rady Miejskiej Wrocławia, przewodniczący i wiceprzewodniczący wielu komisji Rady – Michał Putowski. Jego działalności zawodowej i społecznej miasto Wrocław i Dolny Śląsk zawdzięczają o wiele więcej aniżeli odtworzenie możliwości uruchomienia tramwaju wodnego. Podobnie jak (zmarłemu w b. r.) Franciszkowi Mordalskiemu, wieloletniemu współpracownikowi inż. Szymanowskiego.

Gdy do zasadniczego finansowania remontów murów oporowych dołączyła gmina Wrocław – prace remontowe nabrały tempa. Wspomagały je Gminny i Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Do czerwca 1997 r. wykonano zasadnicze prace na murach kanału południowego młynów „Maria” i ulicy Grodzkiej, prace zabezpieczające przed katastrofą mury

wschodniego nabrzeża Wyspy Piasek (obecnego Bulwaru Piotra Włostowica), upustu powodziowego młynów na Odrze Północnej oraz Śluzy Mieszczańskiej. Śluzę Piaskową przeznaczono tymczasowo do stałego przepuszczania wód (w tym powodziowych) a sporadycznie, po wcześniejszych, niezbędnych uzgodnieniach – statków. Nie byłoby to możliwe bez życzliwości pracowników wrocławskiego Inspektoratu Żeglugi na czele z Ich ówczesnym przełożonym Leszkiem Stelmaszykiem.

Wszelkie prace rewitalizacyjne wspierali pracownicy Urzędu Wojewódzkiego we Wrocławiu i WFOŚiGW w szczególności Stanisław Zięba. Szybki postęp remontów był możliwy dzięki życzliwości Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków – Wawrzyńca Kopczyńskiego.

Jeszcze dziś możemy porównać – stojąc na moście Tumskim – stan wyremontowanych wtedy nabrzeży i założonego na nich bulwaru imienia Piotra Włostowica, wyspy Piasek (brzeg lewy Odry Północnej) z nie remontowanymi Ostrowa Tumskiego (brzeg prawy Odry Północnej). Tak wtedy wyglądały niemal wszystkie nabrzeża ŚWW. Czy do takich nabrzeży miały przybijać nowoczesne statki pasażerskie czy tramwaje wodne jak w przysłowiowym już Amsterdamzie?!

Poszanowanie kultury i historii techniki

W tym samym czasie 36 założycieli powołało Fundację Otwartego Muzeum Techniki, która – jak zapisano w Jej Statucie ma na celu między innymi: „...utworzenie i finansowanie Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu, instytucji prowadzącej w sposób ciągły, (...) w szczególności w pasie Odry Śródmiejskiej, od wrocławskich elektrowni wodnych po zakład wodociągowy „Na Grobli”, z udziałem społeczeństwa oraz właścicieli i użytkowników dóbr cywilizacji technicznej, prace naukowo-badawcze, konserwację, prezentację, ochronę zespołu dóbr przyrody i kultury, reprezentatywnego dla środowiska i odziedziczonych stylów życia; wspomaganie działalności statutowej Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu służącej w szczególności aktywnej ochronie dziedzictwa cywilizacyjnego Wrocławia i terenów nadodrzańskich...” Tak oto jej Założyciele i Wolontariusze zyskali podstawy prawne udziału w pracach ratunkowych zabytków techniki: statków, urządzeń, murów oporowych, portów i przystani żeglugi śródlądowej.

Koniec lat 80. i początek 90. XX wieku stał się okresem przełomowym rewitalizacji infrastruktury hydrotechnicznej i budowlanej Śródmiejskiego Węzła Wodnego. Rozpoczął się żmudny, niespektakularny choć konsekwentny proces odwracania miasta „frontem czy też twarzą w stronę rzeki”.

Kompleksowość działań

Podstawą kształtowania docelowego programu rozwoju stanowiły wówczas:

- „Ocena stanu technicznego urządzeń hydro-technicznych na rzece Odrze” – praca dyplomowa Ryszarda Majewicza wykonana pod kierunkiem Mariana Mokwy wykonana na wrocławskiej Akademii Rolniczej – Wydziale Melioracji Wodnych, w Instytucie Budownictwa Wodnego i Ziemi (kierowanego wówczas przez Juliana Wołoszyna), (1989 r.);
- Biuletyny „MADO” (1990 r.);
- „Niektóre aspekty przepuszczania wód powodziowych przez Śródmiejski Węzeł Wodny” (Ryszard Majewicz 1991 r.)
- „Wrocławski węzeł wodny” „Gospodarka wodna” Nr 11/1991 (M. Miłkowski, S. Bartosiewicz, J. Przybyszewska – Miłkowska 1991 r.)
- „Raport o stanie miasta Wrocław 1990-94. Perspektywa zmiany”. Praca zbiorowa pod redakcją Jana Waszkiewicza (1994 r.);
- „Przedstawienie problemów wrocławskiego węzła wodnego na tle rzeki Odry i regionu”, Studia nad strategią miasta, – 2000 Plus, Urząd Miejski Wrocławia, Zeszyt nr 4 (Ryszard Majewicz 1996 r.).

Równolegle, w ramach minimalnych planów corocznych, głównie dzięki dobrej współpracy i koordynacji prac między ODGW i Wojewódzkim Zarządem Melioracji i Urządzeń Wodnych, przy udziale zawodowych inżynierów leśników, pracowników Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych we Wrocławiu oraz ODGW we Wrocławiu: Gustawa Bochenka (1924–2002), Kazimierza Lipińskiego, później także Janiny Tarnawskiej – prowadzono wycinkę chorych lub uszkodzonych drzew oraz krzewów na terenach zalewowych wszystkich akwenów WWW. Ze względu na coroczny „tradycyjny” już, permanentny „brak środków budżetowych” – w pierwszej kolejności usunięto roślinność z przyczółków mostów położonych w centrum. W drugiej – z pozostałych mostów oraz jazów, śluz, murów, skarp i wałów przeciwpowodziowych (w tym np. wszystkich okalających tzw „Wielką Wyspę”). Nie usunięto drzew rosnących w krótkim wale przeciwpowodziowym łączącym ten, okalający Wielką Wyspę z prawym przyczółkiem Jazu Szczytniki. Nie było na to zgody ekologów i stosownych urzędów. Efekt oraz koszty są powszechnie znane od dnia 12 lipca 1997 r. W najszerszych obszarach terenów zalewowych ograniczono wycinkę do przycinania gałęzi, pozostawiając kępy roślinności w takim kształcie by nie utrudniały przepływu wód powodziowych oraz lodów. Niejako „przy okazji” prowadzonego usuwania krzewów i drzew z urządzeń wodnych odkrywano wykonane dużo wcześniej brukowane

dojścia od strony łądu i zejścia do nieistniejących już przystani i przystanków komunikacji rzecznej miasta. W/w prace prowadzono nie tylko w opisywanym na potrzeby przystanków tramwaju wodnego czy białej floty w ogóle – obszarze. Także w dolinach lewobrzeżnych dopływów rzeki, dawnych szlaków kajakowych, najwięcej w dolinie Bystrzycy. Były to prace bardzo niebezpieczne. Szczególnie dlatego, że niektórzy mieszkańcy Wrocławia (na łamach niektórych lokalnych dzienników) postulowali „ucinanie głów” tym, co wycinali drzewa-samosiejki rozsadzające swymi korzeniami urządzenia wodne miasta (np. zabytkowe mury oporowe ulicy Grodzkiej). Równocześnie, w tym samym czasie podjęto nikomu nieznane próby (poza „wodziarzami” i „zawodowymi” przyrodnikami) nasadzania dębów i innej roślinności w bezpośredniej bliskości różnych urządzeń wodnych, choć o kompensacji ekologicznej i innych terminach ekologicznych mówiło się i pisało wtedy wyłącznie na konferencjach naukowych i w prasie specjalistycznej. Nawiązywano tutaj do tradycji kontrolowanego sadzenia drzew przed 1945 rokiem. Szkoda, że o to bogactwo Wrocławia nie dbają należycie administratorzy bulwarów nadrzecznych. Nie przycinanie gałęzi powoduje niebezpieczeństwo utraty stateczności drzew a w konsekwencji potencjalne zniszczenie muru, bulwaru, przystani komunikacji rzecznej, zejść do rzeki, urządzeń cumowniczych oraz zagrożenia wypadkiem pasażerów statków żeglugi rzecznej czy spacerowiczów bulwarów.

Przy odbudowie i naprawie nabrzeży Śródmiejskiego Węzła Wodnego nie zapomniano o idei odbudowy miejskiej komunikacji osobowej na Odrze. Postanowiono, że śluzy: Piaskowa, Mieszkańska oraz kanał (upust powodziowy) młynów „Maria” i „Feniks” będzie służył żegludze pasażerskiej i przyszłemu tramwajowi wodnemu gdy tylko pojawi się taka potrzeba. Przy pełnej aprobacie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, Dyrektora ODGW, Kierownika Inspektoratu Żeglugi zachowano lub przywrócono w pierwotne miejsca wszelkie urządzenia cumownicze dla statków i inną infrastrukturę nadbrzeżną, zachowaną do chwili remontu.

Tramwaje wodne we Wrocławiu – reaktywacja

Po zakończeniu odbudowy najważniejszych nabrzeży (głównie ŚWW), odkrzaczeniu i oddrzewieniu koryta rzeki i jej kanałów zarówno przed- jak i po powodzi lipca 1997 r. – przyszedł czas na przemyślenie się do odtwarzania miejsc pod przystanie dla białej floty, w tym i dla przyszłego „tramwaju wodnego” we Wrocławiu. Pojawiły się studia i inne opracowania fachowo opisujące stan wyjścio-

wy, zawierające podsumowania i wnioski. Najważniejsze, z nich (kluczowe zdaniem autora), to:

- „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław” (Tadeusz Zipser 1997 r.)
- „Wrocław i jego węzeł wodny”, Marian Miłkowski (Wrocławski Przegląd Komunalny Nr 12, kwiecień 1997 r.)
- karty ewidencyjne budowli hydrotechnicznych Wrocławskiego Węzła Wodnego (śluz, jazów, portów, przystani, nabrzeży, stoczni, a także mostów i innych) wykonane w latach 1993–2000 w Biurze Studiów i Dokumentacji Zabytków Techniki S. Januszewski, w archiwum Fundacji Otwartego Muzeum Techniki
- „Śródmiejski Węzeł Wodny we Wrocławiu. Zabytkowe budowle hydrotechniczne” (Ryszard Majewicz 1998 r.), w: Inżynieria wodna, pod red. S. Januszewskiego, FOMT, Wrocław 1998
- „Możliwości uruchomienia żeglugi turystycznej na terenie miasta Wrocławia. Koncepcja lokalizacji przystani wodnych do obsługi szlaku turystycznego na WWW” (Marian Kosicki z zespołem 2001 r.)
- „Atlas zabytków budownictwa wodnego Odrzańskiej Drogi Wodnej” pod red. R. Majewicza, FOMT, Wrocław 2002, mps.
- „Wrocławski Węzeł Wodny – koncepcja programu (Ryszard Majewicz 2003 r.)
- „Wrocławskie Zielone Wyspy” – projekt zarządzania zasobami środowiska miejskiego, mo-

nografia na podstawie projektu celowego, praca zbiorowa pod red. Aliny Drapelli-Hermansdorfer, Wrocław 2003 r.

- „Strategia Rozwoju Portów i Przystani Żeglarsko-Motorowodnych na obszarze WWW”, praca zbiorowa pod red. Krzysztofa Cebrata, Pawła Ogielskiego, Ryszarda Majewicza przy współpracy „Hydroprojektu” Wrocław i WOPR Wrocław, Wrocław 2005.

W szczególności pierwsza z nich – przedstawiona przez prof. Tadeusza Zipsera na sesji Rady Miejskiej Wrocławia 6 marca 1997 r. wielokrotnie podnosi rangę Odry. Zakłada m.in. „uczynienie z Odry rzeczywistej osi miastotwórczej przez:

- a) odtworzenie i budowę bulwarów odrzańskich,
- b) wykorzystanie Odry do transportu wewnętrznego i tranzytowego,
- c) zagospodarowanie wysp odrzańskich w tym odzyskanie dla miasta Kępy Mieszkańskiej,
- d) wykorzystanie Odry dla integracji regionalnej.”

Dla opracowania niniejszego artykułu skorzystałem z wiadomości encyklopedycznych oraz z materiałów zawartych w ogólnodostępnych publikacjach, także z materiałów Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Tam też odsyłam Wszystkich Zainteresowanych pogłębianiem wiedzy o historii pasażerskiej komunikacji rzecznej we Wrocławiu.

Ryszard Majewicz

W gazetach (lub czasopismach) napisali ... W telewizji pokazali...

Polak–Wiking dwa bratanki? Czyli rocznicowy rok 2007

Dawno, dawno temu – na krańcach Europy – wyłoniły się z mroków dziejów dobrze nam dziś znane Kraje lub Państwa.

„**Islandia** tkwi w osamotnieniu, w strategicznym punkcie między Europą a Ameryką. Wielka historia była tu obecna od czasów Irów i wikingów. W 930 r. powstał Althing, pierwszy demokratyczny parlament na kuli ziemskiej, a miejsce po jego dawnych obradach można obejrzeć nad brzegiem oceanu. Teraz wśród 63 posłów znalazła się jako „zastępca posła” Polka Grażyna Okuniewska, reprezentująca najliczniejszą w Islandii, bo około dziesięcioletnią, życzliwie ocenianą grupę imigrantów.” (Olgiere Budrewicz „Gejzer adrenaliny” „Wprost” 26.08.2007 r.)

„**Brytania**, nim sama stała się krajem imperialnym, stanowiła prowincję dwóch innych imperiów: rzymskiego od 43 r. do ok. 410 r. n. e., a potem angloduńskiego, stworzonego przez Kanuta Wielkiego, siostrzeńca Bolesława Chrobrego. Trzystu wojów z Polski pomagało Kanutowi, a wcze-

śniej jego ojcu Swenowi Widłobrodemu, gdy w latach 1014–1016 podbijali Anglię. Po najeździe normańskim (1066) Anglia połączona dynastycznie z terytoriami Europy kontynentalnej w 1282 podbiła Walię, ale przez kilka stuleci nie potrafiła uporać się ze Szkocją i Irlandią. Szkocja została wcielona do imperium dokładnie 300 lat temu, w 1707 r., tzw. aktem unii. Tyle, że przypadająca w 2007 r. 300. rocznica tego wydarzenia nie budzi entuzjazmu Szkotów. Zaanektowany „niecywilizowany” sąsiad miał wówczas cztery uniwersytety, a Anglia tylko dwa! Szkotami byli twórca nowożytnej ekonomii Adam Smith, wynalazca tablic logarytmicznych John Napier, pomysłodawca opon pneumatycznych John Dunlop, klasyk powieści kryminalnej Arthur Conan Doyle i setki innych znaczących postaci. Ale Szkocja dając imperium swych najlepszych synów i dorobek swej myśli, długo zaznawała upokorzeń ze strony angielskiego imperializmu. Nawet podzielona zaborami Polska nie wycierpiała tyle co Szkoci od An-

glików, po krwawo stłumionych dwóch powstaniach jakobiickich (w 1715 i 1745 r.). Armia angielska otrzymała wówczas rozkaz wieszania każdego Szkota przyłapanego w stroju z kraciastego tartanu. Mimo łotrostw naszych zaborców żaden z nich nie karał śmiercią Polaków za noszenie kontuszy szlacheckich czy strojów krakowskich.

Irlandia została ostatecznie wcielona do Zjednoczonego Królestwa w 1801 r., lecz wyrwała się spod tej kurateli najszybciej – etapami, poczynając od 1916 r. i powstania wielkanocnego.” (Wojciech Lipoński „Tryumf Brytanii” „Wprost” 08.07.2007 r.)

„W Dublinie w 1780 roku John Jameson wyprodukował po raz pierwszy złocisty trunk. W przeddzień wprowadzenia w USA prohibicji Jameson podbił serca Amerykanów i stał się absolutnym bestsellerem za oceanem. Duże znaczenie dla globalnej ekspansji ma motto rodziny Jameson’ów „*Sine Metu*”, co znaczy „*without fear*”, czyli „bez strachu”, znajdujące się do dziś na każdej butelce. Destylarnia John Jameson mieści się w bardzo popularnej, wśród polskiej emigracji miejscowości – Cork (ale zapewne to zwykły zbieg historycznych okoliczności – przyp. Kpt „*Nemo*”). W Polsce whisky kojarzy się głównie z popularną szkocką. Tymczasem okazuje się, że nic bardziej mylnego. Whisky to alkohol powstający w Szkocji, natomiast whiskey produkowana jest głównie w Irlandii. Nie sposób nie zacytować starego irlandzkiego porzekadła: „Bóg wymyślił whiskey, żeby Irlandczycy nie zapanowali nad światem”. Z pewnością znalezienie się na podium programu Laur Konsumenta 2007 r. przekonuje, że udało im się zapanować nad gustem wielu wielbicieli tego szlachetnego trunku w Naszym kraju.” (B.B. „Polak – Irlandczyk dwa bratanki?”, „Rzeczpospolita” RZECZ O BIZNESIE NR 10 (18) 26.10.2007 r.)

W **Szkocji** i **Walii** szybko postępuje obecnie proces tzw. dewolucji, czyli stopniowego cedowania praw Londynu na krajowe samorządy. W 1998 r., po referendum, powstało Zgromadzenie Narodowe Walii, w 1999 r. – Parlament Szkocki. Wybory lokalne w 2007 r. przyniosły zwycięstwo szkockim nacjonalistom, którzy otwarcie głoszą pełne oderwanie się od Anglii. W piłce nożnej kraje Zjednoczonego Królestwa od dawna grają jako oddzielne drużyny narodowe. Teraz mówi się o tym, że na olimpiadzie w 2012 r. w Londynie reprezentacja Szkocji wystąpi być może odrębnie.

Na rok 2007 przypada 400 rocznica powstania pierwszej trwałej kolonii brytyjskiej za oceanem – w Jamestown.” (W. Lipoński)

„Islandią władali Duńczycy, Norwegowie, Anglicy, a w 1951 r. w Keflaviku zainstalowali się Amerykanie, którzy dopiero ostatnio się stąd ewakuowali. Łakomym okiem zerkali tu Niemcy i Rosjanie. Islandczycy po ogłoszeniu niepodległości w 1944 r. prowadzili z Brytyjczykami cztery wojny dorszowe.” (O. Budrewicz)

Tymczasem Polacy kolonizują Wyspy Brytyjskie, a nawet dawną kolonię brytyjską za Oceanem Atlantyckim – czyli obecne Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. Kolonizując, biorą losy Polski w swoje ręce, promując równocześnie swój Kraj. Najbardziej – stojąc wiele godzin w nieskończenie długich kolejkach przed polskimi ambasadami, chcąc oddać swój głos w demokratycznych wyborach parlamentarnych 21.10.2007 r. Zwróciło to uwagę niemal wszystkich znanych „publikatorów” na całym świecie.

Wg licznych doniesień gazet lub czasopism 15-go września 2007 r. w Polsce:

we Wrocławiu przy skrzyżowaniu ulicy Świdnickiej z plantami i fosą miejską – odsłonięto pomnik Króla Bolesława Chrobrego. „Pomysł wystawienia Chrobremu pomnika narodził się na Mazurach, na jachcie. Krzysztof Mironowicz, Tomasz Kabat i Krzysztof Wójcik pod szyldem Fundacji „Pro Wratisławia” doprowadzili do intronizacji króla. Chrobry dźrzy w dłoni włócznię św. Maurycego (symbol władzy cesarskiej), wedle tradycji zawierającą gwóźdź z krzyża Chrystusowego. Cokół opasuje wstęga z brązu z tekstem w języku polskim, niemieckim i czeskim, mapą Europy z roku 1000 oraz płaskorzeźbami, m.in papieża Sylwestra II, Ottona III i św. Wojciecha. Chrobry ma jednoczyć, a nie dzielić. „Ten pomnik to nasz ślad po średniowiecznej idei zjednoczonej Europy” (Beata Maciejewska „O trzech takich, co króla Bolesława do miasta sprowadzili” „Gazeta Wyborcza” – Wrocław – Wieża Ciśnień – Piątek 14.09.2007 r., s. 4).

Sagę – lub Nową Baśń o udziale niektórych Polaków w nieznannej powszechnie historii nieustannie jednoczącej się Europy, oraz o niektórych związkach niektórych krajów z Polską i z Polakami – z cytatów niektórych gazet lub czasopism ułożył absolwent Szkoły Podstawowej Nr 19 im. Bolesława Chrobrego we Wrocławiu.

Kapitan „*Nemo*”

Korespondencje prosimy kierować na adres:

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”

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

Mecenas Biuletynu: Carlsberg Polska SA, producent piwa „PIAST”; Odratrans S.A.; Fundacja Regionu Wałbrzyskiego; Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wrocław, PH „OLA” Sp. z o.o. Wrocław