

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 53

Rok VI

Styczeń 2008 r.



**Odważnego wkraczania w Nowy Rok,
wielu powodów do radości,
dużo siły potrzebnej do przełamywania
lodów i pokonywania barier,**

prosto z pokładu

**Braciom w Bractwie,
Mecenasom, Sympatykom**

życzy Redakcja

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

Drodzy Koledzy, Szanowni Czytelnicy,

We wrześniu br. upływa 5 lat od ukazania się 1 numeru naszego biuletynu „Prosto z Pokładu”. Dotychczas wydano 53 numery. Jak ten czas leci!

Tematyka, która przewijała się przez ponad 4 lata, obejmowała zagadnienia branżowe – żeglugi, budownictwa wodnego, hydrotechniki oraz historii techniki, słownictwa, wspomnienia, felietony itp.

Nie dopracowaliśmy się regularnych publikacji nt. spraw żeglugowych i tu chcemy się poprawić. Jesteśmy klubem osób luźno związanych – gronem entuzjastów branży żeglugowej i hydrotechnicznej, a także historyków techniki. Są wśród nas pionierzy żeglugi śródlądowej, znakomici fachowcy jeszcze z ery parostatków, nauczyciele marynarzy i ich wychowankowie, stoczniowcy, projektanci floty śródlądowej, przedsiębiorcy, fani śródlądzia i Wrocławia.

Niektórzy są na etapie pisania wspomnień. Gratulujemy.

I tak trzymać!

Zwracam się do licznej rzeszy absolwentów ZSZ ŻŚ i TŻŚ, nauczycieli, pracowników administracji, załóg pływających w kraju i zagranicą, sympatyków branży i Bractwa aby przesyłali do nas dokumenty – świadectwa minionego czasu.

Udostępniamy łamy „Prosto z Pokładu” wszystkim zainteresowanym publikacją wspomnień, fotografii, dokumentów, artykułów prasowych, osobistych opinii w różnych kwestiach, materiałów kronikarskich itp. Oryginały skanujemy i zwracamy, jeśli takie jest życzenie respondenta – ofiarodawcy.

Nie ograniczamy objętości tekstów, tematyki, nie wpływamy na charakter publikacji. Oczekujemy także propozycji ze strony Czytelników co do kształtu naszego pisma.

„Prosto z Pokładu” to Wasza witryna!

Zbigniew Priebe
Bractwo Mokrego Pokładu
prezes

AMSTERDAM na Wrocławskim Węźle Wodny Ha!Ha!Ha!

Nawiązując do wydarzeń jakie miały miejsce w dniu 22.09.07 na Śluzie Mieszczkańskiej warto zwrócić uwagę na sytuację jaka zaistniała na skutek inicjatywy spółki Topacz Investment przewidującej zagospodarowanie akwenów Odry Północnej i Południowej między mostami Uniwersyteckim i Pomorskim.

Wydaje się, że przy podejmowaniu decyzji w tej sprawie nie zostały uwzględnione przesłanki wynikające z opracowania Hydroprojektu-Wrocław, jego studium pod tytułem *Możliwość uruchomienia żeglugi turystycznej na terenie Miasta Wrocławia. Koncepcja lokalizacji przystani wodnych do obsługi szlaku turystycznego na Wrocławskim Węźle Wodnym*. Opracowanie to, wykonane zostało pod kierunkiem mgr inż. Mariana Kosickiego w listopadzie 2001 r.

W uzasadnieniu przytaczam ustalenia Studium dotyczące Odry Północnej.

Str. 5. Na Południowej i Północnej Odrze Wrocławskiej żegluga jest możliwa tylko do mostu Uni-

wersyteckiego (252.10), bo na PnO jaz Pomorski stwarza niebezpieczeństwo (silny uciąg wody).

Ocena ta znajduje także potwierdzenie w oficjalnym dokumencie jaki stanowi Informator Żeglugowy Drogi Wodnej Wrocławskiego Węzła Wodnego.

Dalszymi dokumentami związanymi ze sprawą, którą tutaj podnoszę są artykuły zamieszczone w lokalnej prasie

1. Gazeta Wyborcza Wrocław, piątek 24 września 2004 r., pod tytułem *MARINA.MARINA*, ilustrujące zamierzenia inwestycyjne firmymy Topacz Investment

2. Gazeta Wyborcza Wrocław, sobota–niedziela 25–26 września 2004 r., zawierająca komentarz Dyrektora Departamentu Architektury i Rozwoju Grzegorza Romana.

3. Wieczór Wrocławia/Słowo Polskie–Gazeta Wrocławska z piątku 2 września 2005 r., zawierająca plan szlaków wodnych Węzła Wrocławskiego autorstwa mgr inż. Mariana Kosickiego i mgr Marka

Trasa turystyczna „Zabytki techniki Śródmiejskiego Węzła Wodnego” (cz. I)

Trasa została pomyślana, jako droga spacerowa poprowadzona od gmachu głównego Politechniki Wrocławskiej do pl. Jana Pawła II. Na tym odcinku znajdują się najstarsze i najpiękniejsze obiekty związane bezpośrednio z powstaniem Wrocławia oraz z jego funkcjonowaniem w koegzystencji z rzeką Odrą.

Trasa wiedzie pięknymi zielonymi brzegami przy Szczytnikach, ul. Na Grobli, po nadrzecznych bulwarach oraz wspaniałych mostach. Można ją pokonać pieszo, rowerem lub jednostką pływającą po wodzie.

Celem zaproponowania takiej a nie innej trasy jest zaprezentowanie największego zabytku Wrocławia, porównywalnego z zamkiem w Malborku, Wawelem, Zamkiem Królewskim i Łazienkami w Warszawie, który jest świadectwem wielokulturowej i niezwykle bogatej historii miasta. Właściwa ekspozycja Śródmiejskiego Węzła Wodnego jest jednym z celów wieloletniej działalności Fundacji Otwartego Muzeum Techniki oraz osób związanych z Odrą i Wrocławiem.

Trasa turystyczna rozpoczyna się przy wejściu do gmachu głównego Politechniki Wrocławskiej, na skrzyżowaniu ul. C. K. Norwida i wybrzeża S. Wyspiańskiego.

Aby dotrzeć w to miejsce należy wysiąść na przystanku Plac Grunwaldzki, do którego można dojechać zarówno autobusem, jak i tramwajem. Z Placu Grunwaldzkiego należy udać się ul. M. Skłodowskiej-Curie w kierunku południowo-wschodnim. Najlepiej poruszać się prawą stroną ulicy, by po około 200-300 m skręcić w prawo - w ul. C. K. Norwida. Idąc wzdłuż zabytkowych kamienic po 250 m należy przekroczyć skrzyżowanie z ul. M. Smoluchowskiego i podążając dalej minąć po lewej stronie zachodnią ścianę gmachu głównego Politechniki Wrocławskiej. Na wylocie ul. C. K. Norwida znajduje się skrzyżowanie z wybrzeżem S. Wyspiańskiego.



Tawerna przy skrzyżowaniu wybrzeża S. Wyspiańskiego i ul. C.K. Norwida.



Gmach główny Politechniki Wrocławskiej (wejście główne – widok od frontu)

go i budynek A0, w którym znajduje się klub studencki "Tawerna", sale i biura Akademickiego Związku Sportowego oraz Klub Żeglarski AZS.

Budynek rozpoczęto budować w 1928 r. (położony został kamień węgielny). Powstał jako dom studencki, korzystnie usytuowany nad Odrą, z tarasem zwróconym w stronę portu wodnego. Projekt (dzisiejszej przystani AZS) powstał przy współpracy Heinricha Knippinga. W przyziemiu domu studenckiego znajdowało się pięć wielkich hal wioślarskich i szatnie, na pierwszym piętrze trzy jadalnie, na drugim piętrze biura i sala pracy z czytelnią oraz zakład fryzjerski, na trzeciej kondygnacji pokoje studenckie i sala gimnastyczna.

Spod budynku Tawerny należy zwrócić się w lewo (stojąc plecami do ul. C. K. Norwida) i idąc lewą stroną wybrzeża S. Wyspiańskiego zwrócić uwagę na elewację frontową i wejście główne do gmachu głównego Politechniki Wrocławskiej. Nad wejściem wmurowane zostały podobizny głów najznamienitszych naukowców, konstruktorów i badaczy, mających istotny wkład w rozwój techniki i cywilizacji.

Budynek Politechniki Wrocławskiej powstał w wyniku podjętej w 1902 r. decyzji cesarza Wilhelma II o założeniu wyższej szkoły technicznej we Wrocławiu. Jej lokalizację ustalono w północno-wschodniej części miasta, na prawym brzegu Odry, gdzie rozgałęzia się ramię Starej Odry. Lokalizacja nowej uczelni nie była przypadkowa. Od roku 1887 budowano w tej części miasta olbrzymi kompleks klinik Uniwersytetu Wrocławskiego. Sąsiedztwo młodej Wyższej Szkoły Technicznej ze starą Alma Mater miało sprzyjać ścisłym kontaktom obu uczelni. Zakładano bowiem, że do czasu wykształcenia własnych wykładowców Wyższa Szkoła Techniczna będzie korzystała z kadry profesorskiej Uniwersytetu.

W 1905 r. przyjęto ostatecznie do realizacji projekt berlińskiego architekta Georga Thüra. W projekcie tym instytut uczelni i budynek główny były usytuowane równolegle do dzisiejszej ulicy M. Smoluchowskiego, w luźnej zabudowie gwarantującej założenia ogrodowe oraz możliwość przyszłej rozbudowy obiektów. W trakcie prac budowlanych projekt Wyższej Szkoły Technicznej uległ jeszcze parokrotnie modyfikacjom. Prace trwały zasadniczo do roku 1910, gdy uczelnia rozpoczęła działalność, jednak Instytut Hutnictwa i Elektrotechniki praktycznie ukończono w 1911 roku.

Rozbudowa uczelni o oddziały budownictwa i górnictwa, planowana pierwotnie na rok 1915, została udaremniona wybuchem I wojny światowej. Kamień węgielny pod rozbudowę Wyższej Szkoły Technicznej położono w 1925 r. Rozbudowa trwała do 1928 r.

Po przeciwnej stronie ulicy roztacza się widok na górny awanport śluzy Szczytniki, w którym cumują zabytkowe statki: holownik Nadbor, dźwиг pływający Wróblin oraz barka Irena. Statki są siedzibą Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i można je zwiedzać samodzielnie.

Kolejnym punktem zwiedzania jest jaz i śluza Szczytniki - obecne budowle tworzące stopień Szczytniki - zostały zbudowane w latach 1892-1897 w ramach robót, których celem było poprowadzenie drogi wodnej z ominięciem śródmieścia Wrocławia, gdzie śluzy Piaskowa i Mieszkańska nie mogły sprostać znacznemu wzrostowi ruchu towarowego (z 50 do 650 tys. ton). Nośność barek zwiększyła się do 450 ton, żegluga zaś z żaglowej przemieniła się w parową. W związku z powyższym zaprojektowano i wykonano szeroko zakrojone prace, które polegały na poprowadzeniu drogi naokoło miasta, najpierw Starą Odrą, zamkniętą od Odry właściwej jazem faszynowym (jazem Szczytniki) oraz spiętrzoną jazem iglicowym, zbudowanym w odległości 3 km poniżej miejsca jej odgałęzienia od Odry właściwej, następnie kanałem bocznym (lateralnym), odchodzącym tuż powyżej jazu od starożytnego koryta Odry i biegnącym równolegle do niego.



Widok na budynki i przystań Yacht Clubu AZS z punktu widokowego na wschodnim cyplu wyspy



Widok na zakład wodociągowy Na Grobli z punktu widokowego na wschodnim cyplu wyspy

Od strony wyspy, utworzonej przez przekopanie kanałów śluzy i jazu, niezwykle atrakcyjnie wygląda jaz Szczytniki, który nie jest oddzielony nieestetycznym płotem, inaczej niż po przeciwnej stronie koryta - od strony ZOO. Sama wyspa Szczytniki jest niezwykle zielona i "dzika", dzięki czemu można z niej podziwiać w spokoju, z dala od zgiełku miasta, malowniczy nurt Odry.

Z wyspy rozpościera się też doskonały widok na statki Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, zacumowane w górnym awanporcie śluzy Szczytniki, obiekty Yacht Clubu AZS, budynek Tawerny, zakład wodociągowy Na Grobli, kładkę Zwierzyniecką oraz przystanie kajakowe położone po przeciwnej stronie rzeki od strony koryta Górnej Odry Wrocławskiej.

Od śluzy Szczytniki kierujemy się nadal w dół koryta rzeki wybrzeżem S. Wyspiańskiego. Po lewej stronie ulicy mijamy zabytkowe kamienice, między które wbudowano nowoczesnie wyglądającą plombę. Po około 15 minutach docieramy do skrzyżowania z ul. M. Skłodowskiej-Curie. Tam skręcamy w prawo wchodząc na most Zwierzyniecki.

Most Zwierzyniecki dawniej zwany był mostem Szczytnickim lub Ceglany, a od 1704 r. Przepust-



Most Zwierzyniecki w nocy



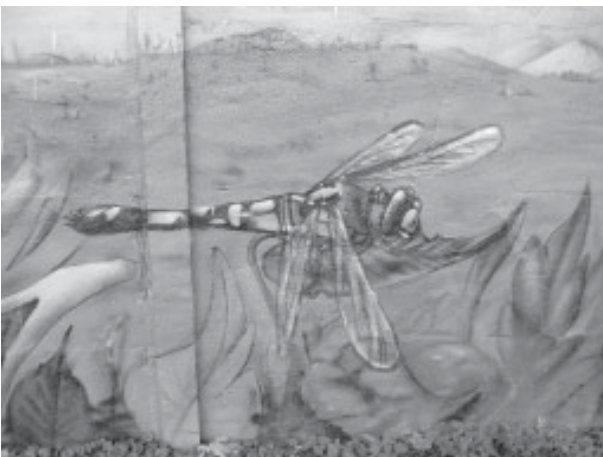
Most Zwierzyniecki w dzień

kowym. W drugiej połowie XIX w. w miejsce wcześniejszej konstrukcji drewnianej, zbudowano dwuprzęsłowy most drewniano-żelazny. W latach 1895-97 zastąpiono go jednoprzędowym mostem stalowym o konstrukcji kratowej, o dźwigarach łukowych ze ściągiem, z jazdą dołem. Chodniki poprowadzono po zewnętrznej stronie dźwigarów, oddzielając je od jezdni prętami wieszaków. By na czas budowy nowego mostu nie hamować komunikacji z Biskupinem, konstrukcję starego mostu przeniesiono na nowe, tymczasowe wsporniki 30 m w górę rzeki.

Po przekroczeniu mostu Zwierzynieckiego od strony ul. M. Skłodowskiej-Curie, zaraz za wschodnimi przyczółkami mostu, należy skierować się drogą odchodzącą w prawo wzdłuż koryta Starej Odry. Idąc tą drogą, poruszamy się wzdłuż murów wrocławskiego Ogrodu Zoologicznego i po około 70 m docieramy do przystani Zwierzynieckiej.

Idąc dalej wzdłuż wału docieramy do jazu Szczytniki, a następnie po lewej stronie mijamy zabytkową tzw. starą bramę ZOO. Jest to drewniana konstrukcja prowadząca bezpośrednio do najstarszej części Ogrodu Zoologicznego.

Brama jest konstrukcją drewnianą, stylizowaną na tradycyjne bramy japońskie. Stąd też wywodzi



Ważka jurajska na murach Ogrodu Zoologicznego

się druga nazwa wejścia – brama japońska. Obok bramy znajduje się okazały budynek administracji ZOO. W roku 2008 planowane jest ponowne udostępnienie dla ruchu turystycznego wejścia do ZOO od strony Odry.

Przy wejściu do ZOO znajduje się kładka Zwierzyniecka powstała w 1976 r. według projektu inż. M. Wróblewicza. Jest to konstrukcja stalowa wisząco-linowa o najdłuższym wśród wrocławskich mostów prześle, długości 232 m.

W miejscu kładki do lat sześćdziesiątych funkcjonowała jedna z trzech przepraw promowych. Pozostałe znajdowały się powyżej, na wysokości Nowego Domu i Bierdzan. Do dnia dzisiejszego zachowała się brukowana droga prowadząca do promu.

Po przejściu przez kładkę Zwierzyniecką znajdujemy się u wylotu ul. Międzyrzeckiej. Na skrzyżowaniu ul. Międzyrzeckiej i ul. Na Grobli znajduje się ośrodek PAN Instytut Niskich Temperatur i Badań Strukturalnych im. Włodzimierza Trzebiatowskiego.

Idąc ul. Na Grobli zgodnie z nurtem Odry, po lewej stronie mijamy tereny Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji. Zaraz po prawej stronie widzimy natomiast siedzibę Wrocławskiego Wodnego Pogotowia Ratunkowego. W odległości około 130 m od niej znajduje się zdewastowany budynek Akademickiego Ośrodka Sportów Wodnych Wratislavia, a tuż za nim również po prawej stronie hotel Wodnik oraz kemping Śleza.

Głównym obiektem zabytkowym na tym odcinku jest wieża ciśnień zakładów wodociągowych. Zbudowana w latach 1866–1871 kosztem 3 mln marek, uruchomiona 1 sierpnia 1871, ze stalowym nitowanym zbiornikiem wieżowym w środku oraz maszynownią. W 1902 r. dobudowano drugi zbiornik, żelbetowy, i wówczas łączna pojemność zbiorników wynosiła 4150 m³. W maszynowni od 1879 r. pracowały najpierw agregaty pompowo-parowe systemu Woolfa wykonane we wrocławskim Ruffer G.H., Maschinen-Bauanstalt według projektu inż. Thometzka, a potem ich rolę przejęła w 1924 r. turbina parowa systemu Zoelly. Do dziś zachowała się w wieży najstarsza z suwnic, pochodząca z 1871 r.

Urządzenia te pracowały aż do wyłączenia zbiorników z eksploatacji w latach 60. XX w. Obecnie obiekty te, wciąż nie zdemontowane, wraz z licznymi XIX-wiecznymi detalami architektonicznymi (np. najwyższe w Polsce, bogato dekorowane spiralne schody żeliwne) dokumentują historię światowej techniki.

Za zakładami wodociągowymi przy ul. Na Grobli po około 400 m docieramy do bramy wjazdowej na teren jednego z wrocławskich portów, portu Ujście Oławy. Do portu w chwili obecnej nie mogą wejść osoby postronne, ale być może w niedalekiej przyszłości stanie się ogólnodostępny i przystosowany do ruchu turystycznego.

Port pełnił funkcję wyładunkową dla transportów węgla do roku 1974, kiedy to zaprzestano eksploatacji maszyny parowej w MPWiK Na Grobli. Od tamtego czasu w porcie wyładowywany jest głównie piasek i żwir wydobywany z dna Odry oraz piasek filtracyjny dla zakładów wodociągowych.

Port Ujście Oławy jest o tyle unikatowy, że utrzymał oryginalny układ basenu portowego z lat 1842-1844, kanał wejściowy, skarpowe - wybrukowane nabrzeża, oryginalne pachoły cumownicze.

Tuż za bramą wjazdową do portu Ujście Oławy znajduje się most Oławski stanowiący przeprawę przez rzekę Oławę tuż przed jej ujściem do Odry.

Budowę mostu rozpoczęto w kwietniu 1882 r. a zakończono w listopadzie 1883 r. Granit na budowę sprowadzano z kamieniołomów Kulmitza w Strzegomiu, a piaskowiec z kamieniołomu Zeidlera i Wimmela w Bolesławcu. Cement dostarczały cementownie opolskie a piasek czerpano z Odry.

Most zyskał bogaty kostium architektoniczny. Ceglane sklepienia i korpusy podpór (filarów i przyczółków) pokryto ciosami kamienia o młotkowej fakturze. Most zwieńczyły bogato zdobione tralkowe bariery wykonane z piaskowca. Na barierach ustawiono bogato zdobione latarnie gazowe wykonane w warsztacie metaloplastyki Trelenberga. Tarczę czołową mostu ozdobiło płaskorzeźbą przedstawiającą putta w otoczeniu wodnych roślin. Prace rzeźbiarskie wykonano pod kierunkiem rzeźbiarza Toberentza.

Po pokonaniu około 420 m docieramy do jednego z najpopularniejszych symboli Wrocławia - mostu Grunwaldzkiego. W lutym 1908 r. rozpoczęto budowę mostu od wykonania bloków kotwicznych. Most otwarto dla ruchu uroczystie 10 października 1910 r.

Most jednoprzęsłowy wiszący o pasmach nośnych z blach ułożonych na płask, posadowiony jest prostopadle do osi rzeki. Wykonany został w konstrukcji stalowej nitowanej, zawieszony na masywnych pylonach murowanych z cegły klinkierowej, licowanych regularnymi blokami kamienia granitowego.

Po przekroczeniu mostu należy przejść na drugą stronę ulicy i wejść w ul. F. Joliot-Curie, podąża-



Most Grunwaldzki. Widok z mostu Pokoju

jąc nią w kierunku mostu Pokoju, tj. zgodnie z nurtem rzeki.

Po drodze mijamy budynek Instytutu Informatyki o ciekawej bryle i konstrukcji zwróconej w kierunku Odry. Za budynkiem instytutu po prawej stronie ulicy zobaczymy białą kulę z otworami i mniejszymi kulami, która symbolizować ma atom. Po około 400 m od mostu Grunwaldzkiego dochodzimy do mostu Pokoju.

Urząd Wojewódzki widoczny na przeciwnym brzegu Odry został zbudowany z intencji pruskiej administracji państwowej w latach 1936-1937 jako nowy gmach rejencji o architekturze noszącej cechy monumentalizowanego i uschematyzowanego neoklasycyzmu, charakterystycznego dla okresu hitlerowskiego. Obiekt zwrócony jest fasadą ku placowi, a tyłem do Odry.

Pierwszą przeprawę mostową w miejscu dzisiejszego mostu Pokoju zbudowano już w XVI w. Był to most prywatny a jego właściciel pobierał opłaty za przeprawę po moście. Położenie mostu poza fortyfikacjami miejskimi i brak możliwości obrony były przyczynami jego likwidacji. Istotnym wydarzeniem dla kształtu przestrzennego miasta było zburzenie fortyfikacji miejskich po zdobyciu Wrocławia przez wojska napoleońskie w 1807 r. Zbudowano wówczas wąski drewniany most z przęsłami o konstrukcji kratowej. Nosił on miano mostu Paulinów. Uszkodzony przez spływającą krę lodową, most Paulinów zastąpiony został w 1875 r. nowym czteroprzęsłowym, stalowym mostem Lessinga. Most został zbombardowany w trakcie walk o Wrocław w 1945 r. Po wyzwoleniu do czasu odbudowy mostu Grunwaldzkiego, służył wyłącznie jako przeprawa dla pieszych. W latach pięćdziesiątych most Lessinga rozebrano i na jego miejscu, wykorzystując istniejące przyczółki, postawiono dzisiejszy most Pokoju.

Przy skrzyżowaniu ul. kard. S. Wyszyńskiego i ul. J. Ewangelisty Purkyniego znajduje się gmach Muzeum Narodowego we Wrocławiu.

W czasie II wojny światowej budynki dawnych muzeów wrocławskich zostały całkowicie lub w dużym stopniu zniszczone. Na siedzibę, powołanego 1 stycznia 1947 r. muzeum, wybrano więc gmach, którego uszkodzenia były stosunkowo małe - budynek dawnej rejencji, czyli Zarządu Prowincji Śląskiej. Został on wzniesiony w latach 1883-1886 jako pierwszy gmach rządowy w Niemczech zaprojektowany w stylu neorenesansu niderlandzkiego.

Za gmachem Muzeum Narodowego znajduje się tzw. Zatoka Gondoli, której w sezonie żeglarskim 2007 staraniami Biura Sportu, Turystyki i Rekreacji Urzędu Miejskiego Wrocławia, przywrócono dawną funkcję wypoczynkowo-rekreacyjną.

Poruszając się dalej wzdłuż koryta rzeki (za Zatoką Gondoli należy skręcić w prawo) mamy szansę wejść na Wzgórze Polskie, na którym znajdują się pozostałości dawnych fortyfikacji Wrocławia i

tw. Bastionu Ceglanego lub Ceglarskiego - jednej z kilku budowli fortyfikacyjnych, pozostałych po likwidacji murów obronnych miasta.

Podążając bulwarem Xawerego Dunikowskiego po prawej stronie widzimy malowniczy pejzaż Ostrowa Tumskiego, wyspy Piaskowej wraz z bulwarem Piotra Włostowica. Po lewej zaś stronie, przebiega ul. św. Ducha, przy której zlokalizowana jest Hala Targowa.

Hala Targowa została zbudowana wg projektu R. Plüddemanna w latach 1906-1908. Wzniesiono ją dla uporządkowania handlu w centrum miasta, który odbywał się wcześniej m.in. na Nowym Targu. Prawie identyczna hala targowa tego samego projektanta powstała w tym samym czasie przy ul. Kolejowej, lecz na skutek zniszczeń w 1945 r. została w latach 60-tych wyburzona.

Gdy znajdziemy się na skrzyżowaniu ul. Piaskowej i ul. św. Ducha, po prawej stronie widzimy miejsce najstarszej udokumentowanej przeprawy wrocławskiej tam, gdzie przebiega dziś most Piaskowy. Dziś jest to najstarszy zachowany most we Wrocławiu. Z pierwotnej konstrukcji przesła mostu zachowały się bez zmian jedynie dźwigary główne. Pozostałe elementy uległy częściowej lub całkowitej wymianie w trakcie prowadzonych remontów. Zlikwidowano również efektowne żeliwne słupy oświetleniowe umieszczone przy każdym skrajnym słupku dźwigara głównego. Z elementów dekoracyjnych zachowały się oryginalne elementy zdobnicze, umieszczone w żeliwnych barierach.

Po przejściu przez ul. Piaskową idziemy po moście Piaskowym i skręcamy w lewo w ul. Wodną. Po prawej stronie widzimy jeden z najciekawszych obiektów Śródmiejskiego Węzła Wodnego - śluzę Piaskową. Śluza Piaskowa utrzymała kształt i zasadę działania nadane jej już w trakcie budowy śluzy w latach 1791-1794, kiedy to powstała, jako drewniana. W 1820 r. gruntownie ją przebudowano wykorzystując ścianki szczelne i konstrukcję palową starszej śluzy drewnianej.

Za śluzą poruszamy się zgodnie z trasą, mijając młyn Maria, mosty Młyńskie oraz wyspy wrocławskie. Między wyspą Młyńską a wyspą Bielarską znajdują się pozostałości po młynie Klary. Następnie przechodzimy przez wyspę Bielarską i przez Żabią Kładkę, pod którą znajduje się jaz stały Klary jednoprzęsłowy. Jego światło wynosi 40 m. Posiada konstrukcję faszynowo-palową obłożoną płytami betonowymi systemu Eytelweina. Głównym i jedynym elementem jazu jest próg stały wykonany z pali wbijanych w dno Odry połączonych ze sobą pod wodą, wypełniony narzutem z kamieni. Konstrukcję jazu stanowi próg stały będący jednocześnie ścianą piętrzącą i krawędzią przelewową. Jaz powstał w celu zwiększenia piętrzenia powyżej jazu i dostarczenia większej ilości wody na turbiny młynów Klary, Marii i Macieja. Pierwsza konstrukcja została w tym miejscu wzniesiona prawdopodob-

nie w 1555 r. z inicjatywy zakonu Klarysek, który był właścicielem młyna Klary. Jaz nie był remontowany ani konserwowany od 1960 roku.

Po przekroczeniu kładki Żabiej należy kierować się w dół rzeki, bulwarem Słonecznym na tyłach hotelu Plaza. Następnie skręcamy w prawo do ul. B. Drobnera mijając po lewej stronie ceglaną w stylu neogotyckim budowlę dawnego aresztu wojskowego. Po dojściu do ul. B. Drobnera skręcamy w lewo i kierujemy się na most Uniwersytecki.

Pierwszy most w miejscu dzisiejszej przeprawy powstał prawdopodobnie w drugiej połowie XIII wieku, gdy miasto po najeździe Tatarów w 1241 roku, odbudowywało się lokowane na prawie mag-



Powodzianka na tle zabudowań wyspy Tamka

deburskim. Główny nurt ruchu został przeniesiony z mostów Piaskowego i Młyńskich na nową przeprawę, zwaną Odrzańską, która powstała naprzeciw warownego zamku książąt piastowskich. Most posiadał odgałęzienie prowadzące na Kępę Mieszkańską. W XVI w. zwany był Środkowym, a od XVII do początku XIX w. Długim. W latach 1867-1869 drewniana przeprawa została zastąpiona, zbudowanym wzdłuż osi biegnącej od bramy przejazdowej pod gmachem Uniwersytetu Wrocławskiego, pięcioprzęsłowym, żelaznym mostem. Poszerzenie i modernizacja mostu została przeprowadzona w 1934 r. według projektu G. Trauera z wykorzystaniem granitowych filarów mostu. Na moście stoi spiżowa rzeźba Powodzianki, upamiętniająca walkę z żywiołem powodzi w 1997 r. projektu S. Wysockiego.

Po przejściu przez most Uniwersytecki znajdujemy się na skrzyżowaniu ul. B. Drobnera i ul. Grodzkiej. Aby zobaczyć ostatnią część górnego stopnia piętrzącego należy zwrócić się w lewo w kierunku wyspy Tamki.

Grzegorz Bakuliński
Małgorzata Książkiewicz
Stanisław Januszewski
Ryszard Majewicz

Krzysztof Białobłocki

Krzysztof Białobłocki z dumą pokazuje medal z zawodów wioślarskich w Poznaniu. Nie jest to jednak medal przez niego zdobyty lecz jedyna pamiątka po ojcu, która przetrwała wojenną zawieruchę. Te zawody odbyły się w 1911 roku.

Takie były początki, inspiracja osiągnięciami sportowymi ojca, a później z wioślarstwem, kajakami i turystyką wodną pan Krzysztof związał całe swoje życie. W 1938 roku otrzymał legitymację wydaną przez Klub Wioślarski Gimnazjum św. Marii Magdaleny w Poznaniu. W czasach gimnazjalnych swe umiejętności sportowe rozwijał dzięki ... zwolnieniu z gimnastyki. Lekarz szkolny stwierdził u niego wadę serca, więc wraz z innymi kolegami, którzy też byli zwolnieni, zamiast na gimnastykę chodził nad wodę, żeby pływać.

Potem przyszła tułaczka wojenna, a od pierwszych dni po wojnie pan Krzysztof związał się z Wrocławiem. Początkowo pochłonięty był całkowicie pracą ale zainteresowanie sportem i turystyką nie zanikło. Swój pierwszy dłuższy spływ kajakowy wspomina w ten sposób:

„Odbył się w 1965 roku na trasie Gorzów – Szczecin. Spaliśmy wtedy w jednopowłokowych namiotach typu wojskowego, które w nocy zamarzały na deskę. Miałem taki sposób na zimno – wskakiwałem do rzeki, potem nacierałem się ręcznikiem i wchodziłem pod koc. Gotowaliśmy wtedy na ognisku, woziliśmy cztery długie pręty, na których kładliśmy blachę, a na nią menażki. Później wielokrotnie organizowałem różne spływy. W trakcie mojej pracy zawodowej, właściwie w każdym miejscu pracy zakładałem kluby kajakowe, były wtedy takie możliwości i udawało się znaleźć pieniądze na te cele. Wiele było tych spływów, które mogły dojść do skutku dzięki wsparciu zakładów pracy. Oczywiście takie rozwiązanie miało też swoją drugą stronę medalu, gdyż uczestnikami tych imprez byli nie tylko kajakarze-pasjonaci ale i również przypadkowi ludzie, chcący miło spędzić czas. Niektórym się kajaki spodobały, dla innych impreza ograniczała się w zasadzie do przeżycia towarzyskiego, integracyjnego.”

Krzysztof Białobłocki organizował bardzo wiele spływów kajakowych, niekiedy zaś był kierownikiem grup dołączających się do większych imprez tego typu. W sumie wziął udział w 156 spływach, spośród których 24 odbyły się za granicą. Z tych zagranicznych najmilej wspomina spływ Dunajem od Bratysławy do Budapesztu.

Mając 50 lat postanowił zająć się spływami zimowymi. Jego pierwszy zimowy spływ odbył się w 1973 roku na rzece Brda między Mylofem a Bydgoszczą. Z tym pierwszym spływem wiąże się niecodzienne wspomnienie:

„Byłem akurat w delegacji służbowej i wszelkie wyposażenie potrzebne na kajaku miałem skrzęt-



nie spakowane w walizce. W biurze energetyków przenocowałem pod stołem, a rano zawieźli nas na start do Mylofu. Przydzielili mi kolegę do kajaka i płyniemy. Pomimo zimy zrobiło mi się ciepło, wręcz gorąco. Zdejmuję więc łachy i zakładam kapok na gołe ciało. Kolega, z którym płynąłem pyta – co pan robi? Odpowiadam, że jak mi gorąco, to się rozbieram. Wszyscy byli bardzo zaskoczeni i nazwali mnie wtedy Białym Niedźwiedziem. Zimna woda nie robiła na mnie nigdy dużego wrażenia. Byłem zawsze pierwszy do wyciągania kajaków po wywrotkach na spływach zimowych. Rozbierałem się do slipek i wskakiwałem do wody. Wozilem z sobą termos z rozpuszczoną czekoladą w śmietance, to zawsze stawiało mnie na nogi. W szczelnym pojemniku miałem suchą odzież.”

Pan Krzysztof był związany z PTTK i Polskim Związkiem Kajakowym. Od 1998 roku wraz z Dolnośląską Fundacją Ekorozwoju organizował Międzynarodowy Spływ Kajakowy rzeką Odrą na trasie Wrocław – Szczecin. W ostatnich latach bardzo przyczynił się do otwarcia Śluzy Mieszczkańskiej we Wrocławiu. Pierwsze przepłynięcie kajakami przez wyremontowaną śluzę miało miejsce 26 czerwca 2004 r. po prawie 60 latach jej niesprawności. Był komandorem V Spływu Dookoła Wrocławia, który odbył się 9 października 2004 r. oraz honorowym komandorem w VI edycji tego spływu we wrześniu 2005 r.

Obecnie Pan Krzysztof ma 84 lata, podkreśla, że już prawie 85. Bardzo ubolewa nad tym, że polscy kajakarze, jeszcze nigdy nie zdobyli olimpijskiego złotego medalu. Natomiast wielką jego zasługą jest zaszczepienie zamiłowania do kajaków swemu synowi i wnukom.

Wspomnienia Komandora Wróblewskiego

Od sierpnia 1952 roku pracowałem w Zarządzie Okręgowym Ligi Morskiej jako kierownik działu wyszkolenia z pensją 800 złotych miesięcznie. (w Mar Woj. dostawałem 2500 zł).

W Ustce została żona i pięcioletni syn. Musiałem najpierw w tej stajni Augiasza uporządkować pokój, który nosił dumną nazwę – mieszkanie. Poprzedni kierownik tego ośrodka, który właśnie zdawał obowiązki nowemu kierownikowi niewiele dbał o to aby pozostawić po sobie porządek

Nowy kierownik – Bogdan Karolczak – rozpoczął pracę w Zarządzie od inspekcji oddziałów Ligi Morskiej. Zabierał ze sobą pracowników zarządu: Koniecznego – od finansów, mnie – od organizacji szkolenia, Chwała i Dębowskiego – od utrzymania i konserwacji sprzętu pływającego. Ruszaliśmy do pobliskich miejscowości wlokąc się pociągami od rana do wieczora. Czasami tylko udawało się nam skorzystać z gościnności kierowników niektórych oddziałów, jak w Wałbrzychu, w odnowionych dzięki pracy Dżula Pilchowicach, w Oławie. Muszę stwierdzić że w kilku oddziałach Ligi, dzięki temu, że kierowali nimi przedwojenni pracownicy, kontynuując dobre tradycje, praca była radosna, dobrze uporządkowana i owocna. W niektórych zaś widać było działanie obliczone tylko na zysk i oszukaństwo jakie powstawało z braku kontroli i nieudolnego kierownictwa.

Z oddziału w Zagórzcu – koło Wałbrzycha dochodziły do nas niepokojące sygnały, więc zaraz po Świętach Bożego Narodzenia Karolczak zarządził inspekcję oddziału. Wybraliśmy się tam we trójkę: Karolczak, Dębowski i ja. Był to ośrodek sportów wodnych nad zaporą w Zagórzcu, mający w lecie wielkie powodzenie. Przyjeżdżali tu w dni wolne górnicy z pobliskiego Wałbrzycha aby korzystać z kąpeli, pływać na kajakach i żeglować. Gdy dobrnęliśmy po śniegu do tego ośrodka i wytrychem otworzyliśmy drzwi, bo w budynku nikogo nie było, rozpacz nas ogarnęła: piwnica po kolana zalana wodą, która sączyła się z pękniętej rury, kilkanaście kajaków wyciągniętych na brzeg zasypanych było śniegiem, żaglówki stały na wodzie, ściśnięte obok siebie. Czekaliśmy na wytężoną pracę. Udało nam się wciągnąć jeden kajak do korytarza w piwnicy, zakręcić ciekący kran i otworzyć odwadniający kran w podłodze. Z trudem udało nam się dotrzeć do suchej części budynku, podłączyć prąd, uruchomić kuchenkę elektrycz-

na, na której gotowaliśmy herbatkę i pitrasiliśmy zupki. Prace nad uporządkowaniem budynku ośrodka trwały cały tydzień, aż do soboty. Musieliśmy w tych zimowych warunkach zrobić to, czego nie zrobił kierownik ośrodka. Gdy woda opadła i zamknięto przelew, znieśliśmy do piwnicy kajaki i łodzie przesuując je po śniegu lub po belkach. Jednym słowem zaprowadziliśmy porządek. W sobotę popołudniu postanowiliśmy pójść do osiedla poniżej zapory, gdzie był budynek hydroelektrowni, jakaś fabryka w kilku budynkach i w końcu osiedla restauracja. Musieliśmy się odżywić gdyż zbrzydło nam jedzenie naprędce sporządzonych „trąbizupek”. Okazało się że dobrze trafiliśmy, bo w pobliskiej świetlicy rozpoczynała się karnawałowa zabawa. Rozpięte na sznurkach w sali tanecznej kolorowe bibułki, kilkanaście barwnych żarówek i trzyosobowa orkiestra stwarzały zabawowy nastrój. Dwaj moi współtowarzysze ruszyli w tany. Ja nie mogłem w tańcach uczestniczyć z bardzo prostej przyczyny: musiałem zjeść jakąś padlinę i okropnie rozboleł mnie brzuch. Dla wyzdrowienia zastosowałem, za namową współtowarzyszy drakońskie lekarstwo: pół szklanki wódki z garścią mielonego pieprzu. Wypiłem, krzywiąc twarz niemiłosiernie, dużymi łykami, usiadłem w kąci sali i czekałem na efekt tej drakońskiej kuracji. Po pewnym czasie trochę mi ulżyło i zamiast bólu w brzuchu – piekielnie mnie paliło.

Postanowiłem wyjść z sali na mały, wieczorny spacer. Po drodze, idąc szpalerem drzew, doznałem uczucia, że człowiek jak pije to przecieka. Stałem więc pod drzewkiem, manewrując aby się nie opryskać. Wtem nad uchem grzmotnął mi potężny strzał z karabinu. Nie przerywając poprzedniej czynności spoglądałem w bok, przez ramię i widzę wartownika stojącego za mną z uniesionym karabinem.

Patrzcie go! – mówię, jaki służbista. Nie pozwala odlać się zmęczonemu człowiekowi. Odwróciłem się od niego i musiał poczekać aż skończy....

- Na odgłos strzału ze świetlicy wybiegło kilkanaście osób. Zobaczyli mnie stojącego od drzewkiem i zapinającego płaszcz. Podbiegli, powiedziałem im o gorliwości

Strażnika. Wnet zjawił się komendant straży fabrycznej i całą gromadę zaciągnął na wartownię. Tutaj kierownik Karolczak zaczął tłumaczyć strażnikom kim jesteśmy i na dowód wyciągnął

z kieszeni swój dowód osobisty. Komendant straży przeprosił nas za ten incydent i – na wszelki wypadek – zapisał nasze nazwiska w książce raportów straży. Rewanżując się powiedzieliśmy komendantowi, że powinien przeszkolić w używaniu broni swojego podkomendnego gorliwca. W niedzielę wróciliśmy do Wrocławia mając poczucie dobrze spełnionego obowiązku.

Sporządziłem pisemny raport dokonanych inspekcji w podległych zarządowi wrocławskiemu ośrodków załączając odręczne szkice tych ośrodków dla większej przejrzystości rocznego sprawozdania i pojechałem do Warszawy. Prezes Ligi Morskiej i kierownik działu Zarządu Głównego wyrazili zdziwienie i zaskoczenie, że niektórzy kierownicy ośrodków, terenowych, zwłaszcza ten z Zagórza, tak marnie się spisali. Poleciał zwiększyć częstość przeprowadzania inspekcji, aby nie dopuścić do takiej dewastacji ośrodka.

Wieczorem wsiadłem do pociągu i – skoro świt – zjechałem do Wrocławia

Podchodzę do drzwi, mocuję się z zamkniętymi na klucz i na kłódkę drzwiami aby je otworzyć. Podchodzi do mnie sąsiad – Czaplinski – mieszkający obok i mówi stłumionym głosem, że było tu wieczorem dwóch mężczyzn i pytało się o mnie. Ledwie zdążył to powiedzieć, zjawiają się na korytarzu dwaj faceci w zielonych płaszczach, pytają kto jestem i usłyszawszy odpowiedź włączają się do mieszkania. Po drodze jeden z nich mignął mim przed oczami jakimś papierkiem i zapowiedział że przeprowadzą rewizję. Nie mieli dużo do rewidowania bo mieszkanie było prawie puste. Zajrzeli więc pod łóżko, spojrzeli do szafki, pogrzebali w kuchence, kazali zamknąć mieszkanie i zaprowadzili do przystanku tramwajowego, oznajmiając po drodze, że nie wolno mi z nikim napotkanym rozmawiać. I właśnie, gdy wsiadliśmy do „piątki” widzę, że na pomoście stoi znajomy, członek naszego ośrodka sportowego. Patrząc na niego, mrugam, robię głupie miny a ta „fujara” stoi i obojętnie patrzy. Zacząłem nawet chrząkać i wskazywać na eskortę oczami, a on nic...

Dojechaliśmy na ulicę Podwale, weszliśmy do ogromnego gmachu pokrytego zieloną blachą. Zaprowadzono mnie najpierw do sali z długim stołem na który kazano mi wyłożyć wszystko co mam w kieszeniach a następnie zdjęć płaszcz, ubranie, odwrócić się tyłem i skłonić do przodu. Gdy się ubrałem, kazano mi zdjęć buty i wy-

ciągnąć z nich sznurowadła. Na zakończenie pobrano odciski palców u rąk i nakazano podpisać spis oddanych przedmiotów. Wszystko odbywało się rutynowo, rozkazy obojętnym tonem. Prowadzono mnie korytarzem, dość szerokim i przed spotkaniem innego człowieka kazano stawać twarzą do ściany. Doprowadzono mnie do windy, którą zjechałem w dół jakieś trzy piętra.. Otworzono z brzękiem odsuwane drzwi. Znalazłem się w małej pojedynczej celi z pryczą zamkniętą ;przy ścianie... Był tam chyba jeden stołek. Po pewnym czasie otwarto celę i pod wodzą nowego „eskortera” zaprowadzono do niewielkiego pokoju z biurkiem. Po chwili przyszedł jakiś osobnik z teczką, rozłożył jakieś papiery, kazał usiąść i zaczęło się przesłuchanie. Drobiazgowo wypytywał co robiłem w początku lutego w Zagórzu, kogo spotkałem, dokąd chodziłem, czy sam, czy w towarzystwie. Notował moje zeznania na specjalnym arkuszu papieru. Zdziwiony byłem dlaczego tak drobiazgowo wypytuje mnie o moich współtowarzyszy w Zagórzu. Pytał nawet kogo po drodze spotkałem.

Czas upływał, zgłodniałem ogromnie. To nic. Jakoś się przemogłem. Ale zbliżała się potrzeba wprost przeciwna niż jedzenie. Wyprowadził mnie „eskorter” i zamknął w pokoiku z celami podzielonymi przegródkami w których było dużo wywierconych dziurek. Po zakończeniu przesłuchania musiałem podpisać arkusz zeznań. Przesłuchujący schował go do teczki i wyszedł. Po chwili przyszedł inny cywil z teczką, rozłożył papiery i cała historia zaczęła się od początku. Po dwóch godzinach przesłuchań zaprowadzono mnie do celi z wszystkimi ostrożnościami aby nikogo „oko w oko” nie spotkać. Trudno mi było iść korytarzem w butach bez sznurowadeł.

Po obiedzie (nie pamiętam już co jadłem) zaprowadzono mnie znów do pokoju przesłuchań i trzeci przesłuchujący zaczął znowu od początku przesłuchanie. Gdy skończył i schował arkusz w teczkę, spojrzął mi w oczy, zastanowił się i zapytał: A teraz powiedzcie jak zamordowaliście tego żołnierza Tu mnie zatkało! – Zapytałem ze strachem – Jakiego żołnierza?

No, nie udawajcie, że nie wiecie odparł, wstał i wyprowadził do celi. Usiadłem na stołku, przygnębiony. Więc nie chodzi o strzelaninę i incydent pod drzewkiem tylko o morderstwo! Zupełnie inna sprawa. Wiadomo że w tych czasach można było podejrzanemu wszystko wmówić.

Co przemawia za budową wodnego połączenia śródlądowego sieci AGN – E 30 tzw. Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC)

Od lat na mapach decydentów odpowiedzialnych za politykę transportową UE istnieje sieć dróg wodnych, na których jednym z ważniejszych elementów jest droga wodna oznaczona symbolem E-30 prowadząca ze Sztokholmu, wzdłuż wschodnich szwedzkich wód przybrzeżnych, w poprzek Bałtyku do Świnoujścia, Odrą, projektowanym Kanałem Odra-Dunaj do Devina koło Bratysławy, łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem. Elementami tej drogi wodnej są Zalew Szczeciński, Odrzańska Droga Wodna oraz kanał Odra-Dunaj. Droga wodna E-30 przebiega wzdłuż tak zwanego Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC - The Central European Transport Corridor). Inicjatywę mającą na celu m.in. przywrócenie żeglugi na Odrze i budowę kanału łączącego Odrę z Dunajem podpisano 6 kwietnia 2004 r. Celem przedsięwzięcia jest aktywne działanie na rzecz utworzenia korytarza, łączącego północną i południową Europę przez regiony: Skania w Szwecji, województwa zachodniopomorskie, lubuskie i dolnośląskie w Polsce, region Hradec Kralove w Czechach oraz Bratysławę w Słowacji. Z przykrością należy zauważyć, że w inicjatywie nie uczestniczą ważne regiony leżące po zachodniej stronie Odry są to: Pomorze Przednie, Brandenburgia i Saksonia.

Śródlądowe drogi wodne odgrywają w krajach Unii Europejskiej poważną rolę transportową. Potwierdził to m.in. przebywający w Polsce komisarz Unii Europejskiej ds. Transportu Barrot w dniu 22 września 2006 r. Przewidywany jest stały wzrost udziału żeglugi śródlądowej w pracy transportowej. W Niemczech czy Holandii w końcu XX wieku udział ten wynosił ok. 25%, a na rok 2010 planuje się zwiększenie do 33%. Takie planowanie spowodowało, że opracowano konwencję AGN, zgodnie z którą wyznaczono na mapie Europy główne drogi wodne, o międzynarodowym znaczeniu, zarówno już istniejące, jak i planowane do budowy.

Podstawowymi wymaganiami dla połączenia Bałtyk-Dunaj jest spełnianie parametrów przynajmniej dla IV klasy żeglowności. Realizacja tego projektu mogłaby być dla Nadodrza i dla całej Polski ogromną szansą. Trwałe zespolenie Odry z innymi dorzeczami połączy ze sobą regiony europejskie zróżnicowane ekonomicznie. Nowym elementem europejskiej sieci dróg wodnych E-30 mogłyby popłynąć ogromne ilości ładunków, co wpłynęłoby na ożywienie obrotów handlowych w tym regionie Europy oraz rozwój regionów związanych z rzeką. Pomimo, że nie można jeszcze mówić o istotnym w skali Europy znaczeniu gospodarczym Nado-

drza, niektóre zakłady wiążą swoje nadzieje z rzeką. Są to General Motors, który wybudował swoją fabrykę nad Kanałem Gliwickim i Kompleks Górniczo Hutniczy Miedzi w Lubinie¹. Swoje wyroby będą także chcieli z podwrocławskich Koberzyc przewozić do portów morskich Japończycy i Koreańczycy. Padają głosy, że lepszy klimat do rozmów o budowie wschodniego połączenia europejskiego systemu dróg wodnych z Dunajem jest w Czechach i tam zostanie wybudowany Kanał Łaba-Dunaj.

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 skandynawskie. 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.

Odra jest ważną drogą wodną łączącą dorzecza Europy Zachodniej z dorzeczami Europy Wschodniej. Swoje bezpośrednie połączenie z Odrą mają inne drogi wodne:

- Kanał Gliwicki w 98,3 kilometrze Odry,
- Kanał Kędzierzyński, będący częścią Kanału Odra-Dunaj w 9,3 kilometrze Kanału Gliwickiego,
- Kanał Nawigacyjny rozpoczynający się w kilometrze 244,2 i kończący na kilometrze 255,8 Odry,
- Kanał Miejski rozpoczynający się w kilometrze 250,1, a kończący w kilometrze 255,8 Odry,
- Kanał Odra-Szprewa w 553,4 kilometrze rzeki Odry,
- Kanał Fryderyka Wilhelma w 576,8 kilometrze Odry,
- Droga wodna Odra-Wisła z Kanałem Bydgoskim w 617,6 kilometrze Odry,
- Droga wodna – Wrieceńska Stara Odra; rozpoczyna się w 644,9 kilometrze, a kończy w 664,9 kilometrze Odry.

W kilometrze 664,9 Odry uchodzą do niej:

- Kanał Freienwald,
- Kanał Odra-Hawela,
- Kanał Hohensaaten-Friedrichsthal,
- Kanał Finow.

Odra od wieków pełniła niezwykle ważną rolę w dziejach Europy Środkowej

Rzeka jest arterią komunikacyjną łączącą ze sobą liczne okręgi przemysłowe i krainy leżące na terytoriach trzech państw: Zagłębie Ostrawsko-Karwińskie, Zagłębie Górnośląskie, Dolny Śląsk, Łużyce, Ziemia Lubuska, Brandenburgia i Pomorze Zachodnie. Obszar ten nazywany jest umownie Nadodrzem. Polska część Nadodrza na południu i północy charakteryzuje się bogatą infrastrukturą przemysłową, a w środkowym biegu Odry – rolniczą. Teren ten jest wysoce zurbanizowany, a jego wskaźniki gospodarcze były zawsze wyższe od średnich krajowych. Obszar ten obejmuje ok. 20 % powierzchni kraju, zamieszkały jest przez ok. 30 % ludności, znajduje się tu ok. 25% miast polskich

Odra jest rzeką międzynarodową. Dla jej sprawnego zarządzania, oprócz podmiotów krajowych, konieczny jest udział organów państw nadbrzeżnych. Niestety międzynarodowa komisja właściwa ds. żeglugi odrzańskiej nie istnieje. Jedyną płaszczyzną, na gruncie której doszło do porozumienia międzynarodowego w sprawie Odry, jest ekologia. Od 1999 r. we Wrocławiu istnieje Międzynarodowa Komisja Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniami (MKOOpZ), której stronami są Rzeczypospolita Polska, Republika Federalna Niemiec, Republika Czeska i Wspólnota Europejska. Głównym zadaniem komisji jest ochrona Odry przed zanieczyszczeniem.

Prognozy przewozowe przewidują wzrost ładunków przewożonych żeglugą śródlądową o 60-100 %. Sam ustawodawca jeszcze niedawno podkreśla, że z perspektywą wzrostu wiąże się modernizacja urządzeń drogi wodnej Odry i jej powiązanie z siecią wodną Niemiec. Ustawodawca zauważył również potrzebę połączenia Odry i Łaby z Dunajem. Realizacja tego planu nie tylko przywróciłaby Odrę Europie, ale także dzięki korzyściom osiąganym z gospodarczego jej wykorzystania, wpływałaby na rozwój Nadodrza oraz państw leżących nad rzeką. Nadodrze jest regionem, którego nerwem komunikacyjnym zawsze była Odra. Region ten posiadał ogromny potencjał przemysłowy i ludzki, o czym można było się przekonać w trudnych latach powojennych. Obecnie m.in. z powodu utraty gospodarczego znaczenia Odry Nadodrze nie wykorzystuje w pełni swoich możliwości.

Na początku lat 90. opracowano projekt kompleksowej modernizacji rzeki. Grupą inicjującą byli przedstawiciele dwóch wiodących w dziedzinie żeglugi śródlądowej ministerstw: Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa oraz Transportu i Gospodarki Morskiej, którzy w marcu 1992 r. podjęli decyzję o opracowaniu warunków przystosowujących Odrę do standardów europejskich dróg wodnych. Utworzona została komisja, która miała zająć się ich wypracowaniem. Ko-

misji przewodniczyli reprezentanci Navicentrum; w jej pracach brali udział także przedstawiciele Instytutu Śląskiego z Opola, Instytutu Ochrony Środowiska z Wrocławia, Uniwersytetu Gdańskiego, Ośrodka Badawczego Ekonomii Transportu ze Szczecina oraz Hydroprojektu.

W komisji opracowano zapotrzebowanie na usługi transportowe na Odrze w dwóch horyzontach czasowych, które oprócz potrzeb krajowych uwzględniały przewozy międzynarodowe. Zakładano, że:

- do roku 2015 zapotrzebowanie na przewozy Odrzańską Drogą Wodną będzie wynosiło ok. 27,75 mln ton;
- do roku 2025, po wybudowaniu Kanału Odra-Dunaj oraz połączenia wschód-zachód (Warta-Notec-Wisła-Bug) zapotrzebowanie na usługi przewozowe Odry wzrośnie do poziomu 39,95-52,1 mln ton².

Jednak żadna z koncepcji poprawy warunków żeglugi na Odrze i czy na sieci dróg wodnych bezpośrednio z nią związanych nie była realizowana.

Niektóre zakłady wiążą nadzieje z rzeką. Są to General Motors, który wybudował fabrykę nad Kanałem Gliwickim, mocno rozwijający się pod Wrocławiem przemysł elektroniczny, Kompleks Górniczo Hutniczy Miedzi w Lubinie. Budowa kanału Dunaj-Odra-Łaba jest jednym z europejskich priorytetów w ramach realizowanej do roku 2013 rozbudowy szlaków komunikacyjnych (TEN-T Trans-European Network- Transport). Przypomnę, że w odniesieniu do rozwoju sieci TEN-T i transportu rzeczno-żegluga wypowiedział się we wrześniu br. unijny komisarz ds. transportu Barrot. Stwierdził, że "Mobilność musi być postrzegana na szczeblu kontynentu". Poinformował, że Unia Europejska będzie realizować "zakrojony na szeroką skalę" program odciążający infrastrukturę drogową w UE. "Konieczne jest większe wykorzystanie infrastruktury rzecznej i morskiej oraz kolejowej do transportu towarów". Barrot powiedział, że Komisja zastosuje szereg rozwiązań, aby skłonić europejskie firmy i administrację do korzystania z kolei oraz dróg śródlądowych i morskich. "Być może trzeba będzie podwyższyć opłaty za korzystanie z infrastruktury drogowej dla tych, którzy najwięcej z niej korzystają, a wprowadzić preferencyjne zasady w przypadku korzystania z kolei czy transportu rzeczno-żegluga".

Tymczasem gdy u nas w kolejnych latach powstawały nowe projekty modernizacji dróg wodnych, Niemcy w 20 miesięcy po zjednoczeniu rozpoczęli realizację Związkowego Planu Drogowo-Transportowego z 1992 r.³ Celem Planu było m.in. dostosowanie parametrów dróg wodnych leżących na obszarze byłej NRD do standardów dróg leżących w landach zachodnich. Projekt szczegółowy tego planu zakładał, że morskim portem Berlina

będzie jednak nie Szczecin, a Schwedt oraz Berlin. Oznacza to zmniejszenie szans na czerpanie korzyści z tranzytu niemieckich ładunków oraz doprowadzenie do marginalizacji polskich portów w Świnoujściu i w Szczecinie. Po modernizacji drogi wodnej Berlin będzie kolejnym portem bałtyckim Niemiec, będą tam mogły pływać statki o nośności do 3500 t i długości 185 m. Inwestycje Związkowego Planu Drogowo-Transportowego z 1992 r. realizowane są także w obszarze Nadodrza. Jedną z inwestycji Planu jest modernizacja Kanału Odra-Hawela⁴. Elementem tej inwestycji jest rozbudowa drogi wodnej między Schwedt a Friedrichsthal. Celem modernizacji jest dostosowanie arterii do jednostek o długości do 135 m, szerokości 11,40 m i zanurzeniu do 2,20 m i uzyskanie Va klasy drogi wodnej. Innym elementem modernizacji Kanału Odra-Hawela jest przebudowa portu śródlądowego w Schwedt⁵. Planuje się dynamiczny wzrost masy towarowej na odcinku między miejscowościami Schwedt i Friedrichsthal. W roku 1995 r było to ok. 0,36 mln t, w 2010 ilość ładunków ma wzrosnąć do ok. 1,71 mln t, a w 2020 do ok. 1,82 mln t. Wielkości te mogą zostać znacznie zwiększone, gdy dojdzie do poprawy parametrów i pogłębienia drogi wodnej między Schwedt a Szczecinem do głębokości 4,50 m. Planuje się, że wówczas przepływać tędy będzie ok. 2,95 mln do 2010 r. i ok. 3,25 mln do roku 2020 rocznie ton ładunków. Plan zakłada także budowę w Schwedt do roku 2010 nowej śluzy.

Przywrócenie na rzece mocnej pozycji transportu wodnego jest kosztownym przedsięwzięciem. Istnieje jednak obecnie wiele możliwości pozyskiwania funduszy dla Budowy Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego od Świnoujścia, Odrą, projektowanym Kanałem Odra-Dunaj do Devina koło Bratysławy i dalej Dunajem do Morza Czarnego:

- 1) Do 75 % środków wartości inwestycji mogłyby pochodzić z unijnych funduszy strukturalnych lub Funduszu Spójności, które zostały utworzone w celu zmniejszania różnic cywilizacyjnych między regionami Europy. Kolejnych 25 % wartości inwestycji mogłyby pokryć Budżet Państwa.
- 2) Przedsięwzięcie w 100% zrealizowane byłoby ze środków europejskich komercyjnych podmiotów gospodarcze zainteresowane rozbudową rzeki. Pomocnym w realizacji tego typu inwestycji publicznych z udziałem środków pochodzących od przedsiębiorstw komercyjnych mogłaby być ustawa o żegludze śródlądowej zakładająca taki sposób rozbudowy dróg wodnych. Pełen zwrot kosztów budowy inwestycji w transporcie wodnym to ok. 10 lat.
- 3) Przedsięwzięcie realizowane było by jako oddzielny plan Unii Europejskiej, a strony zain-

teresowane (państwa oraz podmioty komercyjne) pokryłyby odpowiedni udział w przedsięwzięciu.

Budowa Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego od Świnoujścia, Odrą, projektowanym Kanałem Odra-Dunaj do Devina koło Bratysławy i dalej Dunajem do Morza Czarnego z pewnością będzie się nam opłacała.

- 1) Inwestycje realizowane przy tym projekcie będą pełniły rolę koła zamachowego dla gospodarki.
- 2) Projekt będzie katalizatorem procesów integracyjnych i naszym wielowątkowym łącznikiem z UE.
- 3) Realizacja projektu a później korzystanie z niego przyniesie wiele miejsc pracy przy budowie i utrzymaniu dróg wodnych i urządzeń hydrotechnicznych, rozbudowa stoczni, portów, firm spedycyjnych ubezpieczeniowych, rybactwo śródlądowe i in.
- 4) Takie elementy Nadodrza jak Odra i żegluga żyją ze sobą w symbiozie i są nierozzerwalne. Służyły one sobie, wzajemnie się przenikały i zaspakajały swoje potrzeby, upadek jednego z elementów skutkuje pogorszeniem się sytuacji w regionie. Dowodem jest obecnie nie tylko upadek transportu wodnego, ale także zachwianie stosunków wodnych, czego skutkiem są liczne powodzie oraz zabagnianie terenów Nadodrza. Kolejne korzyści to:
 - 5) Bezpieczeństwo przeciwpowodziowe;
 - 6) Poprawa stosunków wodnych ważnych m.in. dla rolnictwa;
 - 7) Korzyści dla przemysłu (woda jest także surowcem, potrzebna jest także do procesów technologicznych w zakładach pracy);
 - 8) Uzyskiwanie energii z tzw. zasobów odnawialnych (turbiny na stopni wodnym);
 - 9) Korzyści dla środowiska naturalne (rozlewiska, w których żyją ptaki, natlenianie wody).

¹ www.programodra.pl - internet.

² L. Bagiński, Problemy związane z programem rozwoju drogi wodnej Odry, *Gospodarka Wodna*, Warszawa 1998, s. 50.

³ Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Frankfurt (Oder) zum Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP92), *Schiffahrt und Technik*, Duisburg 1992, z. 7, s. 92.

⁴ Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Frankfurt (Oder) zum Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP92), *Schiffahrt und Technik*, Duisburg 1992, zeszyt 7, s. 92.

⁵ Workshop -Stand und Perspektiven Schwedt - Optimistischer Blick in die Zukunft, *Binnenschiffahrt*, Hamburg 2001, nr 5, s. 67.

⁶ Kanal Brücke Minden, Bundesministerium für Verkehr – 1998, s. 15

Kabotażowiec KŻ-450

W latach 1964–1967 zaprojektowano w BPISTR i wybudowano we Wrocławskiej Stoczni Rzecznej dwa statki typu KŻ-450 o imionach „FLORA” i „EMILIA” o następującej charakterystyce:

Typ: jednopokładowy, jednośrubowy tramp uniwersalny do przewozu ładunków suchych.

Rejon pływania: Morze Bałtyckie, Morze Północne (część południowa), Kanał Angielski

Klasa: statek zaprojektowany i wybudowany wg przepisów i pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy rejonu pływania „M”

Budowa: kadłub statku wykonany z stali okrętowej, spawany całkowicie ze wzmocnieniami umożliwiającymi eksploatację w pokruszonym lodzie zgodnie z klasą L 3 w/g P.R.S.

Wymiary główne:

długość całkowita	44.65m
szerokość całkowita	8.12m
wysokość boczna	3.40m
zanurzenie	3.04m
moc silnika głównego	305 KM
prędkość	9 węzłów
liczba ładowni	1

Charakterystyka eksploatacyjna:

nośność	450 DWT
liczba luków ładunkowych	2 o wym. 8,8×5 m
pojemność ładowni	593.5 m ³
liczba załogi	7 osób
samowystarczalność w morzu	11 dób

Urządzenie sterowe: ręczno hydrauliczne firmy Hydroster.

Urządzenie kotwiczne:

elektryczna wciągarka kotwiczna
dwie kotwice typu Halla + trzecia zapasowa o ciężarze po 500 kg każda
łańcuch kotwiczny kaliber 30 rozpórkowy.

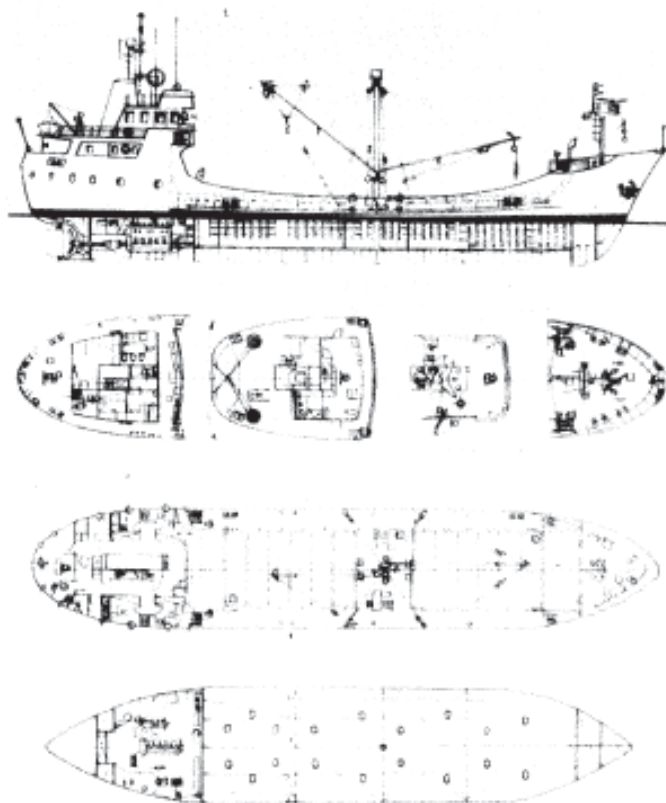
Urządzenie przeładunkowe: dwa bomy przystosowane do pracy sprzężonej o udźwigu 3 t przy pracy pojedynczej. Napęd urządzenia przy pomocy wciągarek ładunkowych elektrycznych.

Urządzenie ratunkowe stanowią:

dwie tratwy pneumatyczne dziesięcioosobowe
łódź z silnikiem napędowym
komplet kół i kamizelek ratunkowych

Napęd główny:

okrętowy silnik wysokoprężny, czterosuwowy, 6-cylindrowy
zmiana kierunków obrotu – bezpośrednio nawrotny



moc – 305KM
obroty – 500 obr/min
sterowanie i kontrola – zdalna ze sterówki
producent silnika SKL (NRD)
przekładnia redukcyjna o przełożeniu 2:1 produkcji LOHMANN (RFN)

Mechanizmy pomocnicze:

2 zespoły prądotwórcze składające się z silników BUKH i prądnic ELMOR o mocy 28 kW, przy napięciu 230V prądu stałego każdy.
2 pompy pionowe GZUT o wydajności po 40m³/h każda.

Pomieszczenia socjalne:

3 kabiny jednoosobowe
2 kabiny dwuosobowe
Pomieszczenia sanitarne
pomieszczenia kuchenne

Urządzenia nawigacyjno-radiowe:

kompas
radar
radionamiernik
radiotelefon pośredniofalowy
radiotelefon ultrakrótkofalowy
echosonda

Wrocławskie Centrum Logistyczne

WCL istnieje od 2003 roku sukcesywnie zwiększając zakres obsługi logistycznej klientów. Prócz 4 000m² powierzchni magazynowej średniego i wysokiego składowania dysponuje 10 000m² składów otwartych, oferując kompleksową obsługę ładunków wraz z dystrybucją towarów.

Firma zajmuje się również obsługą ładunków sypkich (załadunki, transport) oraz obsługą wagonów z drobnicą. Posiadając bocznice kolejową, znacznie zwiększono możliwości odbioru i nadania ładunków do przewozu. Biorąc pod uwagę współpracę z dużymi przewoźnikami kolejowymi i spedytoraми w kontekście obsługi wrocławskich i dolnośląskich inwestorów, pracy dla WCL nie powinno zabraknąć. Realizując wcześniejsze zamierzenia, wkrótce przystąpimy do budowy nowoczesnego magazynu o powierzchni 10 000m² wysokiego składowania. Będzie on służył licznym klientom wyręczając ich często z kłopotliwych dla nich czynności za i wyładunkowych, przechowania czy dystrybucji towarów. Jesteśmy otwarci na klientów, których wymagania w obsłudze towarów są skomplikowa-

Wrocławskie
Centrum
Logistyczne

www.WCL-logistic.eu

obrzeżach miasta, w jego zachodniej części, przy łączniku A-4 i z dogodnym wyjazdem w pozostałych kierunkach, spełnia swoją funkcję gospodarczą. Upatrujemy, że budowa nowoczesnego magazynu dla handlowców, importerów i firm branży TSL będzie dogodnym miejscem przechowania, konfekcjonowania, kompletowania oraz wszelkich czynności związanych z obsługą ładunku. Oferując swoje usługi mające na celu kompleksową obsługę klien-



ne i wymagają szczególnej wiedzy logistycznej, jak również na tych, którzy są zainteresowani najmem powierzchni magazynowej lub składowej oraz obsługą towarów przez własny zespół osób. Oczywiście, oferujemy i preferujemy: – wykwalifikowany personel, – własny sprzęt i infrastrukturę.

Boom inwestycyjny na Dolnym Śląsku sprzyja zapotrzebowaniu na logistykę magazynową. Wiąże się to z intensywnym rozwojem Wrocławia i regionu. Widoczne są zmiany wskazujące na znaczenie gospodarcze Wrocławia i Dolnego Śląska. Również nasze centrum logistyczne zlokalizowane na

ta zapraszamy do współpracy. Gwarantujemy wysoką jakość usług (ISO-9001:2000) i konkurencyjne ceny.

Kontakt:

Zbigniew Priebe
Telefon: 698 302 182,
email: priebe.z@WCL-logistic.eu

Krzysztof Dabrowski
Telefon: 600 856 530,
email: dabrowski.k@WCL-logistic.eu

Moja przygoda z Ls40

Pierwszy raz o lokomotywie Ls40 usłyszałem kiedy z początkiem 2007 r. wstąpiłem na pokład holownika parowego „Nadbor” aby zapisać się na zajęcia prowadzone w ramach Letniej Szkoły Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego i Technicznego FOMT. Wszystkie miejsca były już zajęte, więc musiałem spróbować zapisać się „na lewo” u samego prowadzącego, prof. Stanisława Januszewskiego. Od razu na wstępie usłyszałem pytanie czy znam się na kolejnictwie. Zgodnie z prawdą, odpowiedziałem, że kolejnictwem interesuję się od dawna. Na kolejne pytanie czy chciałbym zaangażować się w program remontu lokomotywy Ls40 mogłem odpowiedzieć tylko jedno. Tak. W ten właśnie sposób zaczęła się moja przygoda z zabytkową lokomotywą przetokową i Sowiogórkim Otwartym Muzeum Techniki.

Już w trakcie pierwszej sesji profesor Januszewski przedstawił nam historię i specyfikację lokomotywy. Ls40 jest małą lokomotywą manewrową – waży ledwie 16 ton i mierzy 6 metrów długości – skonstruowaną w latach 50 XX w. kiedy to w rozwijającym się polskim przemyśle powstało zapotrzebowanie na jednostkę niewielkiej mocy do obsługi bocznic kolejowych. Produkowana w Fabryce Lokomotyw im. Feliksa Dzierżyńskiego w Chrzanowie została wyposażona w czterocylindrowy silnik wysokoprężny S64 o mocy 44 KM, pozwalający ciągnąć jej skład o maksymalnej wadze do 239 ton, czyli przeważnie 3 wagony, oraz rozwijać prędkość 12 km/h. Szybko okazało się, że moc ta jest niewystarczająca i w ostatnich egzemplarzach serii (a lokomotyw tych wyprodukowano do 1961 roku 581 sztuk) zaczęto montować silnik S324 o mocy zwiększonej do 75 KM. W taki właśnie silnik wy-

posażona jest lokomotywa Ls40 o numerze 5285, w której posiadaniu znalazło się Sowiogórkie Muzeum Techniki FOMT.

Trafiła ona do Dzierżoniowa z Zakładów Porcelany Elektrotechnicznej w Ciechowie, gdzie od 10 lat stała rdzewiejąc na bocznic. Na szczęście kierownictwo zakładu zaplanowało dla niej inny los niż dla większości wycofanych już z użytku Ls40 (do dziś w przemyśle pracuje jedynie kilka sztuk) i nie trafiła ona pod palnik, a do gościnnych hal parowozowni SMT. Sama operacja transportu przebiegła nie bez problemów, i choć pomagały w niej jednostki wojskowe wyposażone w platformę do przewozu czołgów i 20-tonowy dźwig, zajęła bez mała 30 godzin. Głównym powodem opóźnień był sypiący obficie śnieg, konsekwentnie pokrywający grubą warstwą szyny koło parowozowni i samą platformę z lokomotywą. Oczywiście pogoda nie była w stanie pokrzyżować naszych planów i Ls40, jedynie kilkanaście godzin później niż to zaplanowano, znalazła się w hali parowozowni.

O tej operacji usłyszałem jednak na wykładzie, gdyż miała miejsce jeszcze przed rozpoczęciem naszych zajęć. Na szczęście stanowiła ona dopiero początek planu wskrzeszenia lokomotywy, więc nie straciłem wiele.

Praktyczna część Szkoły zaczęła się natomiast od przejażdżki porannym autobusem PKS z Wrocławia do Dzierżoniowa (niestety – dla pasjonata kolejnictwa – na tej linii nie funkcjonuje żadne rozsądne połączenie kolejowe), który przywiózł nas pewnego niezbyt pięknego a dżdżystego dnia pod bramy parowozowni. Nasza grupa studentów – ochotników zastała lokomotywę na torze przed budynkiem administracyjnym. Pierwszym zadaniem było więc wtoczenie jej do hali paro-



Damy radę



Na obrotnicy

wozowni. Droga prowadziła przez kilkadziesiąt metrów toru oraz obrotnicę. Bułka z masłem. Czym w końcu jest dla 16 studentów 16-tonowa lokomotywa? Jedynie 1000 kilo na głowę. Przy użyciu łomu i paru litrów WD40 wlanych w hamulce i mechanizmy udało nam się żelastwo wtoczyć na obrotnicę. Teraz musieliśmy skierować obrotnicę na właściwy tor. I ponownie, czym jest dla 16 studentów obrotnica z lokomotywą ważąca na oko 40–50 ton? Auć. Ale udało się.

Lokomotywa pokryta była 10-letnią warstwą rdzy, a wewnątrz zgromadzone były całe wiadra ziemi, liści, śmieci. Wszystko wymieszane oczywiście ze zużyтым smarem. Zakasywanie rękawów nie było więc najlepszym pomysłem. Zaczęliśmy od zdjęcia pokrywy silnika, piasecznicy i drzwi, które trafiły później do Świdnickiej Fabryki Pomp, gdzie zostały wypłukane i pomalowane. Zadanie to poszło gładko – większość śrub dało się odkręcić bez użycia szlifierki kątowej, co było zaskakujące, zważywszy że lokomotywa przez 10 lat parkowała pod chmurką. Następnie przyszła kolej na demontaż drobniejszych części – elementów oświetlenia, części silnika, tabliczek znamionowych oraz popękanych szyb. Tych ostatnich za pomocą młotka oczywiście. Po odkręceniu wszystkiego przyszedł czas na sedno programu: skrobienie rdzy. Jedyne co można o tym powiedzieć, to to, że ćwiczysz cierpliwość i mięśnie rąk.

Tak dobiegł do końca pierwszy weekend sesji. Po tygodniowej przerwie na naukę wróciliśmy do Dzierżoniowa. Czekaliśmy na nas kolejne warstwy rdzy, ale i też coś znacznie bardziej interesującego. Perspektywa uruchomienia silnika. Skrobienie rdzy nagle wydało nam się mniej wciągające, kiedy widzieliśmy Piotra Sarapuka, mechanika – cudotwórcę potrafiącego tchnąć życie w martwe na pozór maszyny, przy pracy. Przywracał właśnie do życia wiekowy silnik naszej lokomotywy. Przy

naszej pomocy sprawnie odkręcał od wiekowego Diesla różne filtry i przewody, czyścił, nalewał oleju, ustawiał, regulował, dokręcał, montował, przestawiał... Czekaliśmy tak w napięciu, aż w pewnym momencie pan Piotr chwycił jakiś element w trzewiach motoru... Bum, bum, wrum, wrum – silnik odpalił! Za pierwszym razem pod dziesięć lat bezczynności! I dało się to wyraźnie usłyszeć zapewne w dużej części Dzierżoniowa, gdyż tłumik został również zdemontowany, a spaliny z odsłoniętych kolektorów wydechowych buchały prosto na nas. Na ten moment właśnie czekaliśmy – lokomotywa powróciła do życia. A pomyśleć, że wcześniej, przez kilka tygodni skrobiąc rdzę, rozważaliśmy czy nie uczynić z niej jedynie nieruchomej ekspozycji.

Na kolejną sesję nie mogliśmy się doczekać. Nadeszła oczywiście pora na przejazd. Weszliśmy do kabiny i zastanawialiśmy się kto będzie sterował. Do obsługi lokomotywy służy sześć dźwigni z czego dwie były akurat zdemontowane. Nie zdoławszy wyłonić ze swego grona jednego maszynisty postanowiliśmy podzielić się obowiązkami po równo. Mnie przypadło w udziale sprzęgło. Eksperymentalnie ustaliliśmy jak jechać do przodu, a jak do tyłu (a było to ważne, wiedzieliśmy, że profesor troszczył się o jedną ze ścian parowozowni, tę po przeciwnej stronie wrót). Ruszyliśmy. Musieliśmy się jednak spieszyć, gdyż silnik ze zdemontowaną chłodnicą wody i oleju, a za to pokryty wewnątrz warstwą rdzy, wykazuje pewne tendencje do zacierania się. I tak Ls40 ponownie pod własnym napędem, z czterema maszynistami w kabinie i jednym przy silniku, wytoczyła się z hali, obwieszczając miastu swój powrót do sprawności głośnym hukiem z niekompletnego układu wydechowego. Tym razem obrotnica chodziła jak bączek. Nie mieliśmy czasu na szukanie korby, wystarczała siła mięśni 10 studentów.



Pierwsze spotkanie z Ls40



Silnik odpalił



Zespół konserwatorski

Nie był to oczywiście koniec pracy, wraz z innymi ochotnikami spędziłem jeszcze niejedną dzień nie tylko na słuchaniu wykładów, na wycieczkach po linii „Bystrzyckiej”, elektrowniach wodnych, kopalniach. Dzisiaj lokomotywa jest „na chodzie”, trzeba ją jedynie pomalować. Kiedy będzie już pokryta nowiutką warstwą farby i skręcona, stanie się zapewne jedną z głównych atrakcji Sowiogórskiego Muzeum Techniki.

Czekam z niecierpliwością na moment kiedy Ls40-5285 pojedzie po torach linii kolejowej Dzier-

żoniów–Bielawa, zaskakując kierowców tym że znów muszą komuś ustępować tam pierwszeństwa. Miło będzie mieć świadomość, że jest to zasługa moja i innych studentów ochotników, uczestniczących w sesjach Letniej Szkoły Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego i Technicznego, z intencją by zachować dziedzictwo dawnych lat dla przyszłości.

Mateusz Wójcik

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

„Alupolon”

Polska przedwrześniowa marynarka wojenna oprócz jednostek morskich utrzymywała także jednostki rzeczne. W marcu 1939 r. na Pinie odbyły się pierwsze próby stateczności i prędkości nowej jednostki, którą zakwalifikowano jako ścigacz rzeczny, a ukryto pod kryptonimem KU-30. Wypadły znakomicie. 31 marca KU-30 transportem kolejowym przetrzucono do stoczni modlińskiej, gdzie w ramach tzw Oddziału Wydzielonego Wisła pod dowództwem kmdr ppor Romana Kanafoyskiego miał wziąć udział w wojnie z Niemcami.

Gdy w końcu kwietnia już na Wiśle i Bugonarwi KU-30 został poddany drugiej serii prób, okazało się, że powstała jednostka tak doskonała, że być może żadna armia nie mogła się pochwalić podobną. KU-30 rozwijał prędkość powyżej 40 km/h. Jego część dziobowa była wolna od drgań, co pozwalało na prowadzenie doskonale celnego ognia. Specjalnie wyprofilowana część podwodna powodowała, że kuter przy dużej szybkości był z obu stron

otoczony grubą kurtyną wodną, tzw wężem wodnym, chroniącym przed ostrzałem z brzegów. To jednak, o czym się głośno nie mówiło, to fakt, że zanurzenie dziobowe 9-tonowego kutra wynosiło ledwie 40 cm. W znacznej części bowiem KU-30 wykonano z alupolonu, nieznanego materiału, niesłychanie lekkiego i twardego. W świetle relacji Czesława Bocheńskiego, który odbywał praktyki w Walcowni Metali Dziedzice (gdzie powstał alupolon) i przygotowywał w laboratorium próbki do badań, nigdy nie pozwolono nawet zbliżyć się do tego stopu. „Alupolon – zapisał – zwrócił moją uwagę swoją nadzwyczajną lekkością i twardością przy wierceniu próbek. Jak wiem, cała produkcja alupolonu z naszej walcowni szła do zakładów PZL [Polskie Zakłady Lotnicze] i, jak się okazuje, także do Stoczni Rzecznej w Pińsku. Nam pozwalano się zajmować drugim wynalazkiem, anticorodalem, który był metalem o pięknym połysku”.

Wobec sukcesu, którym okazał się KU-30, marynarka wojenna zamówiła dwa kolejne kutry. Miały być gotowe na początku 1941 r.

KU-30 odbył wojnę na Wiśle. Początkowo od 1 września 1939 r. w ramach Oddziału Wydzielonego w Brdujściu. Kutry kmdr Kanafoyskiego zestrzeliły tu trzy niemieckie samoloty. (...) Od 3 września (...) oddział kutrów skierowano do osłony wycofującej się armii Pomorze. W tych dniach KU-30 stał się jednostką flagową flotylli wiślanej. Docierał aż pod Świecie, ostrzeliwując obsadzony przez Niemców lewy brzeg Wisły. Był dla nich nieuchwytny. Kilka dni później osłaniał ogniem bombardowane (...) mosty toruńskie, a 8–9 września wobec niemieckich postępów zapadła decyzja wycofania oddziału do Modlina – przez Płock i Wyszogród, już zajęte przez Niemców.

We wrześniu 1939 r. nie spadła nawet kropla deszczu. Polskie rzeki w większości wyschły, odsłaniając łąchy i mielizny. Na odcinku Dobiegniewo – Popłacin owe wiślane mielizny okazały się przeszkodą nie do pokonania dla jednostek Oddziału wydzielonego. Kmdr Kanafoyski musiał więc wydać rozkaz samozatopienia (ściślej – samozniszczenia) kutrów. Marynarze zeszli na ląd, by dołączyć do walczących nad Bzurą. Jedynie dla KU-30 mielizny nie były przeszkodą. Marynarze, którzy to przeżyli, opowiadali, że takiej wojny, jaką widzieli, nikt nie doświadczył. „Płynęli” wyschniętą Wisłą w nawale ognia prowadzonego przez Niemców z brzegów, slalomem próbując omijać płycizny. Niemcy strzelali z baterii artyleryjskich, bombardowali z powietrza, a na niektórych odcinkach rzeki byli tak blisko, że można było rozpoznać twarze. Wyły oba przeciążone silniki, dookoła rozrywały się pociski, a oni walili z nkm. KU-30 wszystko wytrzymał. Odporny na wszystko.

Pod Płockiem ogień niemiecki wydawał się nie do pokonania, ale wody było więcej, więc się udało. W Modlinie, dokąd KU-30 dotarł 10 września, jednostce powierzono zadanie ochrony przeciwlotniczej czterech mostów. Dokumenty obrony Modlina odnotowują fakt, że mat Czesław Sosnowski, celowniczy kutra, zestrzelił 21 września dwa niemieckie bombowce, a 24 września myśliwiec. W uznaniu zasług załogę awansowano o stopień wyżej, a trzech marynarzy z KU-30 zostało przedstawionych do odznaczenia Krzyżem Walecznych. Wobec decyzji kapitulacyjnych w nocy z 28 na 29 września KU-30 zatopiono w Bugonarwi, w miejscu znanym tylko ośmiu członkom załogi. Jak po wojnie relacjonował Czesław Sosnowski, mordowali się z tym zatopie-

niem pół nocy, bo ich ukochany kuter nie dawał się zatopić. Trzeba było wybić otwory i go obciążyć, by skrył się pod wodą. [Jakby był] lżejszy od wody.

Niemcy widzieli, co potrafi polski kuter (...). Jak ustalił kmdr Józef Dyskant, który od lat badał tajemnicę KU-30, Niemcy podjęli w tej sprawie śledztwo. Szukali kutra i członków jego załogi oraz projektantów ścigacza i jego budowniczych. Latem 1940 r. (...) ktoś wskazał miejsce zatopienia kutra. Wydobycie jednostki jednak niewiele wyjaśniało. Była wykonana z jakiegoś stopu. Bez wątplenia Niemcy poznali skład chemiczny materiału, z którego wykonano KU-30. Tajemnica metalu „lżejszego od wody” nie kryła się jednak w składzie chemicznym, lecz w technologii jego produkcji. A ta pozostawała nieznana.

Niemcom nie udało się dotrzeć ani do konstruktorów, ani do budowniczych KU-30. Nikomu nigdy nie udało się dotrzeć do wynalazców alupolonu.

Być może, jak utrzymuje większość polskich specjalistów, alupolon był polskim duraluminium. Żadnym wynalazkiem ani odkryciem. Jeśli to prawda, to jak wytłumaczyć niemieckie wysiłki, by odnaleźć KU-30 i dotrzeć do wynalazców i projektantów kutra. Warto przytoczyć fragment nie podpisanej relacji sprzed 25 lat, która podaje jedno z możliwych wyjaśnień tajemnicy alupolonu: „Mój niezjący już ojciec, z wykształcenia metalurg – absolwent uczelni lwowskiej, przekazał mi przed śmiercią recepturę tzw alupolonu. Jest to stop prowadzony w specjalnej atmosferze, z udziałem 12 składników metali i dwóch niemetalu, o ciekawej, wręcz oryginalnej, obróbce cieplnej na zakończenie procesu. Ojciec był jednym z jego twórców. Wojnę przeżył jeszcze jeden z nich (...). Trzech dalszych współtwórców z tego zespołu zostało zamordowanych w Katyniu. Ojciec, będąc wielkim patriotą (...) zabronił mi przekazać tę receptę władzom państwowym do przemysłowego wykorzystania tak długo, jak długo nasz kraj będzie rządzony przez sowieckich kolaborantów”.

Być może pod nazwą alupolon ukrywano inny alupolon o niezwykłych właściwościach i tajemniczych cechach, którego tak uporczywie szukali Niemcy.

Polacy stworzyli metal, dzięki któremu mogli wygrać wojnę.

Za: *KOSMICZNA BROŃ II RP*, Dariusz Baliszewski, WPROST, 18 listopada 2007r., s. 78–81.

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

Mecenasi 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