

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 54

Rok VI

Luty 2008 r.

Ożywić Nadbora

10 stycznia odbyło się kolejne spotkanie grupy ekspertów pracującej nad programem odbudowy napędu własnego, parowego holownika Nadbor. Grupa skazana jest na sukces, tym bardziej, że Nadbor, ostatni z utrzymanych holowników parowych w Polsce skazany jest na to by być jedynym zabytkowym parostatkim pływającym po akwenach Wrocławskiego Węzła Wodnego, Odry, europejskich dróg wodnych. Parą bijącą z komina promować chce Wrocław i Odrę, Odrę tym bardziej im bardziej niechcianą. Taką jest jednak jego misja.

Ustalono, że po odebraniu azbestu z izolacji kotła przez Eko-Mix (dziękujemy firmie uzdatniającej przez nikogo już niechciane materiały za uwolnienie nas z kłopotu) podejmiemy czyszczenie kotła z kamienia. Bądź co bądź praca Nadbora w roli kotłowni na wodzie w Melniku (Czechy) w latach 70. XX w. sprzyjała osadzaniu się kamienia, ale cóż to wobec młotków i zbrojnych w chęci studentów. Kolejnym etapem będzie próba wodna kotła, także pod parą i ciśnieniem do 10 atm. W trakcie tej próby rozpalimy pod kotłem węglem, jak niegdyś. Co będzie dalej – zobaczymy!



Eksperci inż. inż. Ślaskowski i Lasota



Bractwo

Żegluga śródlądowa w obiektywie

To hasło konkursu fotograficznego ogłoszonego przez Portal Żeglugi Śródlądowej floos.pl. Celem konkursu jest promowanie żeglugi, zarówno turystycznej jak i towarowej na śródlądziu polskim.

Zainteresowanych udziałem w konkursie odsyłamy do stron internetowych organizatora: www.floos.pl. Tam wszystkie informacje o terminie, warunkach, sponsoringu. Polecamy.

redakcja

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

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

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.

Po około 200 metrach w górę Odry, podążając wzdłuż ulicy Grodzkiej docieramy do mostu św. Macieja, który prowadzi na wyspę Tamkę. Wyspa Tamka zwana była wyspą św. Macieja, a oficjalnie otrzymała tę nazwę na początku XIX wieku. Obecna nazwę nadano jej po 1945 r. Najstarsza informacja o młynie pracującym na Odrze we Wrocławiu pochodzi z 1254 r. i dotyczy młyna św. Macieja na Tamce, chociaż niewątpliwie młyny istniały już we Wrocławiu w XI i XII w. Budowniczymi młyna był zakon szpitalników z czerwoną gwiazdą, któremu wyspę darowała wdowa po Henryku II Pobożnym, księżna Anna. W miejscu dzisiejszego mostu istniały początkowo dwa młyny o tej samej nazwie.

Aby wrócić na trasę zwiedzania, z wyspy Tamka należy kierować się powtórnie w stronę Uniwersytetu ul. Grodzką. Po przejściu skrzyżowania z ul. B. Drobnera podążamy nadal prosto, aż po 190 m dotrzemy do mostu Pomorskiego Południowego, którym przeprawimy się na Kępę Mieszcząską. Jest to przeprawa, składająca się z trzech osobnych mostów: Południowego (nad Odrą Południową) i Środkowego (nad kanałem śluzy Mieszcząskiej) oraz Północnego na Odrze Północnej. Dzisiejszy most Pomorski Południowy został zbudowany w 1905 roku, jako kamienny most zwany Kępowym. Środkową przeprawę stanowi jednoprzęsłowy most wzniesiony już w 1885 roku, podczas przebudowy śluzy Mie-

szczańskiej i poszerzony wraz z budową mostu Pomorskiego Północnego z Kępy Mieszcząskiej na północny brzeg Odry Północnej w roku 1930.

W latach dwudziestych przy mostach Pomorskich zbudowano elektrownie wodne - Północną i Południową wraz z jazami piętrzącymi wodę. W 1959 r. podniesiono piętrzenie na jazie o 96 cm, co spowodowało podniesienie poziomu wód gruntowych powyżej elektrowni.

Śluza Mieszcząska została zbudowana w latach 1791–1794 jako drewniana. Wrota śluzy wykonano również z drewna. Śluza rozciągała się wtedy na całkowitą długość (między wrotami) ok. 120 stóp, tj. ok. 37 m.

W roku 1843 istniał już projekt budowy nowej śluzy we Wrocławiu, która zastąpiłaby drewnianą śluzę Mieszcząską. Realizacja śluzy Mieszcząskiej nastąpiła w latach 1874–1879. W czasie II wojny światowej zostały zniszczone wrota w głowie górnej, a prawa ściana komory pękła i pochyliła się do komory grożąc przewróceniem. W związku z powyższym od II wojny światowej śluza nie była eksploatowana. W 1991 r. przystąpiono do prac zabezpieczających przed runięciem ściany komory oraz do opracowania projektu odbudowy śluzy. W latach 1991–2000 śluza została pieczołowicie odrestaurowana i w chwili obecnej funkcjonuje. Od roku 2002 jest regularnie eksploatowana w czasie imprez kajakowych i żeglarskich. Ze względu na brak stałej załogi wymagane jest wcześniejsze zgłoszenie chęci śluzowania w RZGW we Wrocławiu.

Po obejrzeniu obydwu elektrowni wodnych należy wejść w ul. Księcia Witolda, która biegnie środkiem Kępy Mieszcząskiej, pomiędzy posta-



Jaz elektrowni wodnej Wrocław I w czasie pracy



Elektrownia wodna Wrocław I Południowa – widok z mostu Sikorskiego



mi Pomorskim. Należy kierować się na lewo z mostu Pomorskiego Południowego i podążać na wprost. Po lewej stronie mijamy dawne tereny najstarszego portu miejskiego na Kępie Mieszczańskiej.

Idąc ul. Księcia Witolda po około 350 m docieramy do budynku dawnego Urzędu Celnego, w chwili obecnej zrujnowanego i zaniedbanego. Za Urzędem Celnym znajduje się dawny magazyn w chwili obecnej wykorzystywany jako siedziba hurtowni i sklepów. Zachowany do dziś budynek magazynowy przy ul. Księcia Witolda został wzniesiony w latach 1804–1808 według projektu H. Gottfrieda. Początkowo na planie zbliżonym do litery L, w 1909 roku był gruntownie przebudowany, w wyniku, czego zmienił kształt okien i system komunikacyjny oparty odtąd na dwóch klatkach schodowych. Trzykondygnacyjny, murowany budynek wyróżniał się monumentalnością formy wśród dość prowizorycznych i nie-trwałych budowli portu miejskiego.

Za magazynem znajduje się skrzyżowanie ul. Księcia Witolda z ul. Mostową (w lewo) i ul. W. Jagiełły (w prawo). My skręcamy w lewo i udajemy się w stronę mostu W. Sikorskiego. Most zbudowany został w 1875 r. i jest jednym z najstarszych istniejących dzisiaj w mieście. Od koń-



Dawny magazyn portowy na Kępie Mieszczańskiej



Most gen. W. Sikorskiego



Budynek dawnego Urzędu Celnego przy porcie miejskim na Kępie Mieszczańskiej

ca XIX w. prowadzą po nim dwa tory tramwajowe.

Za mostem jak i przed mostem znajdują się kamienne schody umożliwiające zejście do linii wody i przechadzkę po wyremontowanych nabrzeżach, zarówno lewego jak i prawego brzegu Odry Południowej, na odcinku od elektrowni Południowej i śluzy Mieszczańskiej do mostu W. Sikorskiego.

Za mostem dochodzimy do pl. Jana Pawła II, gdzie znajduje się duży węzeł komunikacyjny umożliwiający dojechanie w wiele innych części miasta. Tu kończy się trasa "Zabytki techniki Śródmiejskiego Węzła Wodnego".

*Grzegorz Bakuliński
Małgorzata Książkiewicz
Stanisław Januszewski
Ryszard Majewicz*

Kajakiem na granicy pokoju

Sądzę, że nikogo nie ominął problem wyboru tego, co należy zabrać z sobą wybierając się w drogę. O wyborze decydują wielorakie perspektywy. Ważnymi kryteriami wyboru jest czas przewidywanego trwania pobytu poza domem, jego warunki oraz to, w jakim towarzystwie spędzimy podróż i wiele może mniej istotnych problemów, jakich możemy spodziewać się w drodze. Trudno je przewidzieć, zwłaszcza gdy w zamiarze mamy wielodniową wędrówkę w charakterze turysty kajakarza. Te problemy dotyczą zwłaszcza mnie, uprawiającego tą dyscyplinę turystyki, stanowiącą zarazem moje życiowe hobby.

Początki sięgające przedwojennych czasów, być może łączyły się z przeżywaniem jakichś szczególnych zdarzeń, ale pamięć o nich zatarła się i pozostały jedynie nikłe ich ślady. Pierwszą znaczącą przygodą kajakową, której przebieg choć w części zachował się w mojej pamięci, było uczestniczenie w imprezie zorganizowanej wspólnie przez PTTK, TPŻ i ZMP w roku 1956 pod hasłem "II Spływ Wodami Polski do Granicy Pokoju". Drugi, bo pierwszy w 1955 roku zorganizowano w ramach obchodów X-lecia PRL. Obie imprezy przebiegały z wielkim poparciem władz politycznych i propagandowym hałasem. Na tej bazie w moim miejscu pracy zwerbowano 6 osób. Byłem pierwszą z nich. Wszyscy otrzymaliśmy „polecenia służbowe” (delegacje) uczestniczenia w spływie. W tym zespole były trzy dwuosobowe osady. Reprezentowały księgowość, zespoły elektryków i ekonomiczny.

W dniu 25.08.56 znaleźliśmy się w Gorzowie, na miejscu startu. Przed nami 181 kilometrów Wartą i Odrą do Szczecina w ciągu 6 dni. Wzięliśmy ze sobą 3 namioty z demobilu UNRRA, wypożyczone przez biuro, poza tym każdy z nas miał własny sprzęt biwakowy. Organizator zapewniał sprzęt pływający. Trudno mi wyszczególnić, co każdy z nas wioził w swoim bagażu. Jednak już przy wysiadaniu z pociągu zespół elektryków w osobach małżeństwa Maćka i Krysiny przeżył trudne chwile. Dzielnny małżonek, oszczędzając trudów małżonce, zajął się wyładowywaniem swoich bagaży. W trakcie tego zapominał się nieco i z rozmachem położył na ziemi pakunek, który głośnym brzękiem oznajmił swoją zawartość. Co to było? Starannie dobrane przez małżonkę menu żywieniowe na cały tydzień. A więc były kotleciki, sałatki, wędliny, a nawet jakieś kompoty, soki czy też budynie. Ale to już było zmieszane z tłuczonym szkłem. Ocalał tyl-

ko słoik w konfiturami. Było trochę kłopotów z upchnięciem tego wszystkiego do śmietnika. Szczęśliwie jakoś przeżyli.

Na biwaku, po załatwieniu rzeczy formalnych, przejeżdżaliśmy trzy kajaki z osprzętem. Kajaki drewniane ze sklejki wyglądały na nieużywane, natomiast o nietypowej konstrukcji. Określano je jako „PULMANY”. Kompletne, to znaczy ze sterem oraz, o dziwo, z fartuchem. Rzecz na drewnianych łodziach nigdy przedtem ani później nie widziana. Spiesznie przystąpiliśmy do pakowania swoich bagaży. Początkowo łagodny wietrzyk z każdą chwilą nabierał mocy. Za chwilę przewrócił kiosk, w którym nas zweryfikowano, a kajaki wiatr zaczął sypchać jak beczki do wody. Aby choć na chwilę odejść od kajaku, cumką, jak kozę, przywiązałem go do słupka ustawiając go równoległe do kierunku wiatru. Do startu pozostało niewiele czasu. Nadeszła chwila startu, organizatorzy ogłaszają rozpoczęcie spływu, trzeba wyjść na wodę. Zaczęło się! Wartą, choć z prądem, raczej w odwrotnym kierunku. Siłą wiatru podnoszą się krótkie fale, nad wodą mgiełka rozpylonej przez wiatr wody. Szczęśliwie działa ster. Na przeciwnym brzegu trochę ciszej. Brzegu trzymam się tak blisko, że mógłbym liczyć każdy mijany kamień umocnionego nabrzeża. Za chwilę dociera wiadomość o wywrotce motorówki milicyjnej na środku rzeki. Jednak nie ruszamy z pomocą. Wysoka fala raz po raz przelewa się przez dziób kajaka. Dobrze, że jest fartuch, który skutecznie chroni nas przed zalaniem łodzi. I tak z uporem do przodu. Przecież meta I etapu jest 24 km od Gorzowa. Jednak szybciej zbliżał się zmrok. Trzeba szukać na brzegu możliwie zacisznych miejsc pod namioty. Wypatrzyłem przerwę w obwałowaniu rzeki, jakiś parów. Chyba droga pożarowa do wody. Chwila wytchnienia, a potem cisza w namiotach, tylko wiatr wytrwale walczył z poszyciem namiotów. Na szczęście jednak bez skutku.

Na drugi dzień rano, po niespokojnej nocy, na rzece pojawiły się kajaki, słychać było warczenie łodzi motorowych. Widać tych, którzy albo wcześniej dobrali do brzegu albo w ogóle nie ruszyli się z Gorzowa. Pozostaje nam szybko zwinąć namioty i ruszyć na wodę. Przed nami Kostrzyn. A my wczoraj przez 6 godzin przepłynęliśmy tylko 6 km. Ale tempo! Chyba raczej tępo? A więc jeszcze 51 km. Jak na początek, to chyba próba ogniowa. Ze względów organizacyjnych, jutro spływ musi ruszyć z Kostrzyna na graniczną

Odrę. Po drodze na uwagę zasługują łodzie motorowe milicji i straży granicznej. Jest ich raczej dużo. Okazują nam pomoc przez ciągnięcie za sobą liny, do której zaczynają się czepiać kajaki. Jednak kilka wywrotek skutecznie nas do tego zniechęca. Prąd wody, wytworzony śrubą motorową, rozchodzi się w formie wachlarza i powoduje spychanie kajaków uczepionych do liny w kierunku brzegów, jednocześnie ustawia je bokiem do tworzącej się fali i grozi wywrotkami. Właściwie po drodze nie było innych atrakcji, miniliśmy most drogowy, przepłynęliśmy koło promu. Do Kostrzyna dotarliśmy przed wieczorem. Meta u ujścia Warty do Odry. Dużo miejsca pod namioty, a nawet płyta betonowa, jak parkiet, zapraszająca do tańca. Na miejscu nagłośnienie, muzyka i didżej. Zabawa zaczęła się nie tak od razu. Krótki odpoczynek, rozbicie namiotów, krzątanie koło kuchni. W trakcie tego – refleksje nad minionym dniem i nocą. I tu parę rewelacji. Okazuje się, że mój materac własnoręcznie sporządzony z dętek rowerowych jest bezużyteczny z braku wentylków, a denaturat, niezbędny do gotowania w kocherze, pozostał w domu. Liczyłem, że kupię po drodze. Jednak w Gorzowie z braku czasu, a w Kostrzynie z powodu znacznej odległości i późnej pory nie udało się tego załatwić. Zresztą po przepłynięciu 51 kilometrów nikt nie miał sił na załatwianie sprawunków. Ale to nic w stosunku do problemów Maćka i Krystyny. Okazało się, że, jak mówili, spływ był ich podróżą poślubną, Krysia bogato zaopatrzyła się niemal w kolekcję kreacji na różne okazje i zabrakło miejsca na odzież niezbędną dla turystyki. Pierwszą zimną noc przebyła grzejąc się przy Maćku ale boi się perspektywy następnej zimnej nocy. Prawda i płachta mojego namiotu o świcie była sztywna jak deska, zmrożona nocnym przymrozkiem. Front atmosferyczny, który przeszedł nad nami, przyniósł mroźną noc. Powstał problem. Wspólnie ustaliliśmy zbiórkę na rzecz Krysi. Mój towarzysz, Józek, dał spodnie dresowe, ja - sweter i koszulę. Mieciu, księgowy - bluzę dresową. Natomiast kolega Miecia, który zniknął zaraz po dopłynięciu do mety zjawił się z dwoma pięknymi szczupakami, które zdążył złowić przed chwilą. Przedtem rozpaczał, że nie zabrał nawet kija ani błyszczka na szczupaki. Na biwaku wyciął kij w najbliższej leszczynie, błyszczyk zrobił z blachy z puszki. Żywność zapewnił organizator, tak że nie byliśmy głodni, natomiast powstał problem gotowania. Ale i to dało się rozwiązać. Po krótkich poszukiwaniach znaleźliśmy kawał blachy, do tego parę prętów i kuchnia była gotowa. Po blachą



Krzysztof Białobłocki

palenisko, na blasze można było postawić mieniki. Szczególną troską organizatorów było nasze bezpieczeństwo. W Kostrzynie na zorganizowanej zabawie miejscowe chłopaki, czując się władnymi gospodarzami, zaczęli bezpardonowo w tańcu odbijać nasze partnerki, co oczywiście musiało budzić sprzeciw, tym bardziej skuteczny, że przybyszów było mniej, ale tylko na jakiś czas. Mrok już gęstniał, gdy od strony wioski nadciągała jakby procesja głośna i krzykliwa. Naszą reakcją było ogłoszenie alarmu i powszechna mobilizacja z wiosłami w rękę. Widać jednak, że rachunek liczebności okazał się dla nas korzystniejszy, bowiem ta procesja stawała się coraz cichsza, by następnie rozpląnąć się w mroku.

Wzdłuż prawego brzegu ciągnęło się pasmo zaoranej i codziennie bronowanej ziemi, a po drugiej stronie nasi sąsiedzi swobodnie biesiadowali, wędkowali tuż nad samą wodą. Na wodzie, dzięki udziałowi służb obu brzegów, trudno było zbłądzić. Mówiono, że na ubiegłorocznym spływie kilka łodzi zabłąkało się, a ostatecznie nie trafiwszy na metę etapu, wiosłarze zorientowali się, że znajdują się na przedmieściach Berlina. Chyba to było powodem aktywności służb, towarzyszących naszemu spływowi.

Warunki pogodowe trochę się ustabilizowały, jednak pozostały zimne noce z przymrozkami. Noc na biwaku w Kostrzynie zimna. W nocy brakowało mi swetra i ciepłej koszuli, ale Krystyna przestała narzekać na zimno, ja natomiast miałem problemy z rozgrzaniem się. Przed wyjazdem z Kostrzyna obudziłem się z zimna o świcie. Materac bez powietrza w dętkach nie izolował od zimna, dwa koce, którymi się okrywałem nie były wystarczające. Nie widząc innego ratunku skoczyłem do wody, była cieplejsza od zimnego powietrza na brzegu. Po wyjściu z wody silny masaż rącznikiem przywrócił poczucie ciepła i mogłem spokojnie w namiocie doczekać rana.

POLSKIE TOWARZYSTWO TURYSTYCZNO - KRAJOZNAWCZE
LIGA PRZYJACIÓŁ ŻOŁNIERZA
ZWIĄZEK MŁODZIEŻY POLSKIEJ

2804

Obywatel Krzysztof Białobłocki
z Wrocławia brał udział w „II Spływie
Wodami Polski do Granicy Pokoju” na szlaku Qarców
Szczecin od dnia 25. VII do dnia 1. IX 1956 r.
uzyskując 200 punktów do Turystycznej Odznaki

Kajakowej PTTK (TOK)

R. Mierzyński
podpisy Komisji Sędziowskiej

m. p.

M. Kuciel
podpis Kierownika Trasy

„Prasa”, Tarcz. 8, zam. 6747 — 4.500

Następne dni były pogodne słoneczne i już nie takie zimne. Na kolejnych etapach nie działo się nic szczególnego. Po drodze jeszcze odwiedziliśmy pomnik, upamiętniający Cedynię, a w końcu – gala wodniacka na Wałach Chrobrego w Szczecinie. Władze reprezentował, o ile się nie mylę, generał Bednarski, śpiewała na pewno na-

sza pięcioramienna gwiazda Natasza Zylska. Chyba występował Jan Danek z zespołem oraz, może się mylę, orkiestra mandolinistów Edwarda Ciukrzy. Tam nastąpiło rozwiązanie spływu i zdawanie sprzętu organizatorom. Obecność na spływie potwierdzono na odpowiednich zaświadczeniach oraz na naszych delegacjach. Moje miało numer kolejny 2408.

Krzysztof Białobłocki

Wspomnienia Komandora Wróblewskiego

Jeśli o mnie chodzi to zbyt głęboko wrosłem we wrocławski klimat, wrocławską wodę i wrocławską atmosferę – mimo że Październik 1956 roku przewinał się nade mną z wielką przychylnością, to żal mi było opuszczać uwitego własnymi rękami gniazda i być wielce szanowanym panem komandorem niż zwykłym majtkiem w PLO.

Jestem więc w Dyrekcji Dróg wodnych we Wrocławiu, prawie dziesięć lat na stanowisku głównego inspektora nadzoru nad żeglugą, coraz bardziej związany z rzeką Odrą, mający za sobą opracowane i wydane przepisy żeglugowe, każdy odrzański statek ma Świadectwo Zdolności Żeglugowej z podpisem ważności, a było ich bardzo dużo: dwieście barek motorowych (beemek) sto pchaczy „Tur”, pięćdziesiąt pchaczy „Bizon” i kilkaset barek pchanych, nie licząc o dużym taborze barek holowanych. Przez „moje ręce” przeszło powyżej tysiąc ludzi zdając eg-

zamin na kapitana statku żeglugi śródlądowej, przeszło pięćset mechaników statkowych oraz przeprowadziłem wiele dochodzeń awaryjnych na odcinku rzeki Odry – od ujścia Nysy Kłodzkiej do ujścia Nysy Łużyckiej.

Brałem udział w próbnym rejsach, gdy wprowadzany był na Odrze system pchania. Dominujący przez lata system holowania, przeciągania barek na holu, został powoli lecz konsekwentnie wypierany przez system pchania. Na czym ten system polegał? Otóż jak stwierdzili Amerykanie (niektórzy twierdzą że Francuzi) system holowania ma tę ogromną wadę, że holownik ciągnąc po szlaku żeglugowym barki, jednocześnie je wstrzymuje wyrzucając strumień wody za swoją rufę. Na każdej barce holowanej musi być zatrudniona odpowiednia załoga: szyper, bosman i marynarz. Każdy holownik musi mieć odpowiednią ilość obsługi: palaczy i marynarzy. Natomiast system pchania polega na

tym że element pchający, zwany pchaczem, umieszczony z tyłu zestawu, nie powoduje hamowania barek, gdyż jest umieszczony z tyłu zestawu jako ostatni element. Barki pchane są bezałogowe, gdyż są sprzęgnięte z pchaczem na sztywno. To już wystarczy aby odnieść zwycięstwo nad holowaniem.

Jak łatwo można się domyślić system pchania nie od razu odniósł zwycięstwo. Ludzie, którzy jak można powiedzieć – urodzili się na barkach pociągu holowniczego – nie tak łatwo dali się zwyciężyć. Pierwsze próby miały akompaniament: „ta pieronia! To się nie uda, pchanie to głupota” itd.

Ostatecznie system pchania zwyciężył zarówno pod względem ekonomicznym jak i umiejętności fachowych załóg. Ostatecznie zestaw pchany nie przedstawiał niczego innego jak normalny statek którego ładownie zostały podzielone jak kiełbasa na kawałki, bez dużej ilości załogi, bez dymienia i bunkrowania gdyż element pchający miał silnik Diesla!

U zmięczeniu systemu holowania zdarzyła się wielka, znamienita i znacząca awaria w Rędzinie. Jest to stopień wodny tuż poniżej Wrocławia, zbudowany przed wojną, bardzo starannie i nowocześnie. Z Wrocławia wyruszył w dół rzeki pociąg holowniczy, holownik i pięć barek załadowanych miałem węglowym dla elektrowni w Szczecinie. Holownik i barki wjechały do dużej komory śluzy. Jest to największa pojemnościowo komora śluzy na Odrze, gdyż w środkowej części – poza wrotami – jest szeroka na 16 metrów. Może więc „za jednym zamachem”, zmieścić się w komorze cały pociąg holowniczy: holownik i pięć barek. Płynący w dół rzeki pociąg z barkami z węglem ustawił się w komo-

rze i po spuszczeniu do dolnego poziomu wody holownik – duży Holender – zaczął kolejno wyciągać barki z komory. Gdy trzecia wyciągana barka znalazła się w dolnych wrotach komory coś się w barce zatrzęsło, woda zaczęła się wdzierać do środkowej ładowni, hol się gwałtownie naprężył i pękł, a barka nabierając wody zatrzymała się w dolnych wrotach komory. Znurzenie barki zwiększyło się do tego stopnia że osiadła ona na progu komory. Sprowadzono nurka który stwierdził że dno barki zostało rozprute na długości około czterech metrów. To już nie awaria, to katastrofa! Uszczelnienie dna barki było bardzo trudne. Cała komora śluzy została „zakorkowana”. Całe szczęście że została jeszcze „na chodzie” druga komora. Zaczęto usuwać dźwigiem chwytakowym miał węglowy aby odsłonić otwór przebicia dna. Była to robota bardzo żmudna, bo bardzo trudny był dostęp chwytakiem do ładowni. Była to barka starej budowy, miała drewniane dno z długich bali, które zostały wepchnięte do środka ładowni.

Po długotrwałej mozolnej i kosztownej pracy okazało się, że barka podczas wypuszczania wody z komory i opuszczania poziomu, osiadła dnem na przeszkodzie a następnie przesunęła się po tej przeszkodzie rozpruwając sobie dno. Po zakończeniu uszczelniania dna przystąpiłem do sporządzania protokołu awaryjnego. Okazało się że przyczyną zatonięcia barki był duży karcz drzewa (pień drzewa wraz a korzeniami), który został zawleczony, wciągnięty prądem wody i zatrzymał się na dnie komory śluzowej. Gdy opuszczono poziom wody w komorze, barka osiadła na tym niewidocznym, lecz bardzo rosochatym pnium rozdzierając sobie dno.

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

Inne ekologiczne korzyści wynikające z rozbudowy korytarza transportowego obrazują poniższe tabele⁶.

Zużycie oleju napędowego na jeden tonokilometr
wykonanej pracy różnych środków transportu

Rodzaj transportu	Litr
Samochody ciężarowe	4,1
Kolej	1,7
Żegluga śródlądowa	1,3

Porównanie długość drogi przebytej tony ładunku
przy tych samych kosztach wydanych na energię dla
jej przemieszczenia dla różnych środków transportu

Rodzaj transportu	Kilometry
Samochody ciężarowe	100
Kolej	300
Żegluga śródlądowa	370

Emisja dwutlenku węgla
dla różnych środków transportu

Rodzaj transportu	g/tonokm	w porównaniu do żeglugi śródlądowej
Samochody ciężarowe	164	4,9
Kolej	48,1	1,4
Żegluga śródlądowa	33,4	1

Porównanie zdolności przewozowej tej samej masy ładunku przez samochody ciężarowe o ładowności 20 ton i statki żeglugi śródlądowej

Ładowność statku w tonach	Liczba samochodów ciężarowych
2100 t	105
1000 t	50

Kolejne korzyści płynące z rozbudowy Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego od Świnoujścia, Odrą, projektowanym Kanalem Odra-Dunaj do Devina koło Bratysławy i dalej Dunajem do Morza Czarnego są takie same jak z żeglugi prowadzonej na innych rzekach. Należą do nich:

- koszty zanieczyszczenia, które są w transporcie wodnym siedmiokrotnie niższe niż w transporcie samochodowym;
- koszty hałasu są 87 razy mniejsze niż w transporcie kolejowym;
- koszty wypadków są 178 razy niższe w porównaniu z transportem; samochodowym i 12 razy niższe w porównaniu z koleją;
- mniejsze niż w innych środkach transportu są koszty zanieczyszczenia gleby, wody i zajęcia terenu;
- mała energochłonność transportu wodnego;
- mała pracochłonność;
- długi okres żywotności środka przewozu;
- masowość.

Istotnym aspektem ekonomicznym jest także kwestia porównywalnych kosztów budowy dróg wodnych i innych dróg w tym autostrad i linii kolejowych. Ostatnio w naszym kraju podejmowane są próby budowy autostrad. Wiadomo, że jeden kilometr autostrady kosztuje 8 mln euro, co daje ok. 32 mln złotych. Natomiast wybudowanie jednej śluzy na drodze wodnej kosztuje ok. 320 mln złotych. Powyższe oznacza, że koszt wybudowania jednej śluzy to koszt 10 kilometrów autostrady, a przecież budowa śluzy poprawia warunki nawigacyjne na dłuższym odcinku niż 10 kilometrów. Jest to z reguły 30–80 kilometrów, wszystko zależy od piętrzenia śluzy. Podobne relacje istnieją w stosunku do transportu kolejowego z tym, że budowa kilometra linii kolejowej kosztuje ok. 180 mln zł.

Dodatkowo budowa stopnia wodnego (dróg wodnych) służy nie tylko transportowi. Raz wydane pieniądze (320 mln zł) służą gospodarce wodnej, przemysłowi, energetyce, środowisku naturalnemu. Mówiąc o kosztach musimy wspomnieć także o tym, że korzystający z dróg wodnych to jedyna grupa transportowców, która płaci za korzystanie z tych dróg. W Polsce za korzystanie z dróg po których się poruszają nie płacą ani kolejarze, ani kierowcy.

Oprócz wyżej wymienionych wielu czynników przemawiających za budową akwenu komunikacyjnego należy zwrócić na jeszcze jeden. Są to uwarunkowania prawnomiędzynarodowe, a wśród nich:

1. Decyzja nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)⁷.

Cele o jakich mówi decyzja to integracji wszystkich sieci związanych z różnymi formami transportu w transeuropejską sieć transportu drogowego, kolejowego, śródlądowego, morskiego i lotniczego w przewozach pasażerskich i towarowych oraz transportu kombinowanego⁸ oraz powiązanie różnych form transportu w celu pełniejszego wykorzystania zalet właściwych dla każdej z tych form⁹. Decyzja bezpośrednio zajmuje się żegluga śródlądową¹⁰.

2. Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (tzw. Ramowa Dyrektywa Wodan)¹¹.

Jeden z celów dyrektywy podkreśla, że powinna ona być tak realizowana aby zrównoważone gospodarowanie wodami nie stało w sprzeczności z innymi Unijnymi politykami dotyczącymi m.in. transportu, turystyki oraz rybołówstwa i energetyki¹². Wyznaczyła ona dla każdego obszaru dorzecza lub części międzynarodowego obszaru dorzecza leżącego na terytorium państw członkowskich termin opracowania analizy ekonomicznej korzystania z wody dorzeczy do 22 grudnia 2004 r. Jednym ze sposobów korzystania z wody jest uprawianie żeglugi śródlądowej w tym transport wodny¹³. W kwestii finansowania usług wodnych np. dotyczących transportu wodnego państwa członkowskie mają obowiązek zastosowania wobec wód zasady zwrotu kosztów usług wodnych, włączając koszty ekologiczne i materiałowe, uwzględniając analizę ekonomiczną wykonaną zgodnie z zasadą "zanieczyszczający płaci". Do końca 2010 r. państwa członkow-

skie zapewnią realizację takiej polityki opłat za wodę, która będzie przewidywała odpowiednie działania zachęcające użytkowników do wykorzystywania zasobów wodnych¹⁴. W przypadku międzynarodowego obszaru dorzecza leżącego całkowicie na terenie Wspólnoty, z jakim mamy do czynienia w sytuacji Odry, państwa członkowskie zostały zobowiązane do zapewnienia koordynacji w celu stworzenia jednego planu gospodarowania wodami w dorzeczu. Jeżeli taki plan nie jest jeszcze obecnie opracowany, państwa członkowskie opracują plany gospodarowania wodami w dorzeczach obejmujące przynajmniej te części międzynarodowego obszaru dorzecza, które leżą na ich terytorium, aby osiągnąć cele określone dyrektywą. Plany gospodarowania wodami w dorzeczach mają być opublikowane najpóźniej 22 grudnia 2009 r.¹⁵

3. Komunikat Komisji ogłoszony 23 stycznia 2006 r. w sprawie promocji żeglugi śródlądowej „NAIADES” – Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej. Zawiera zalecenia działań, jakie Wspólnota Europejska, państwa członkowskie oraz pozostałe zainteresowane strony winny podjąć w latach 2006-2013 w sprawie działań na rzecz żeglugi śródlądowej.

4. Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982, wraz z Porozumieniem w sprawie implementacji części XI Konwencji, sporządzonym w Nowym Jorku dnia 29 lipca 1994, która została przez Polskę ratyfikowana¹⁶. Zgodnie z ratyfikowaną przez nas Konwencją Czechy jako państwo nadodrzańskie i nie mające dostępu do morza uzyskało z dniem 15 sierpnia 1998 r. wolność tranzytu do Morza Bałtyckiego przez terytorium Polski¹⁷. Według Konwencji państwom śródlądowym, nie mającym dostępu do morza, takim jak Czechy, przysługuje prawo dostępu do morza w celu eksportu i importu własnych ładunków. Dla umożliwienia realizacji prawa dostępu do morza państwa śródlądowe uzyskały prawo korzystania z tzw. wolności tranzytu przez terytoria państw tranzytowych przy użyciu wszelkich środków. Realizacja wolności tranzytowej powinna odbywać się w drodze dwustronnych porozumień między zainteresowanymi stronami, w których zostaną uzgodnione warunki sposobu korzystania z wolności tranzytowej.

Sąsiedzi z zachodu realizują swoje programy nie oglądając się na Polskę. Dla lepszej prezentacji zagadnień oraz zainicjowania działań zmierzających do poprawy standardów i efektywno-

ści wykorzystania dróg wodnych położonych między Łabą i Odrą trzy niemieckie stowarzyszenia żeglugowe utworzyły forum Łaba-Odra¹⁸. Po zachodniej stronie Odry powstało także stowarzyszenie Verein-Oder, którego misją jest propagowanie celów związanych z rozwojem dróg śródlądowych i portów na obszarze Nadodrza¹⁹. Sąsiedzi z południa również przedstawiają swoje plany w stosunku do Odry. Informują, że niewielkimi nakładami można połączyć Ostrawę z Odrą²⁰.

W okresie międzywojennym, kiedy strategicznie ważnym połączeniem było połączenie równoleżnikowe wschód-zachód, nie potrafiliśmy korzystać z tranzytu towarów przez nasz kraj. Drogi wodne w Polsce postrzegane były jako bariera w handlu m.in. między Niemcami i Rosją. Wymiana ładunków między państwami odbywała się bądź Bałtykiem bądź Morzem Śródziemnym. Obecnie, kiedy zmieniły się priorytety połączeń i bardziej zależy nam na sprawnych połączeniach południkowych północ-południe, powinniśmy, bogatsi o doświadczenia z przeszłości, zainicjować w Europie budowę Środkowo-europejskiego Korytarza Transportowego w tym Kanału Odra-Dunaj i móc korzystać z tranzytu przez Polskę towarów europejskich.

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

7 Decyzja nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej DzUrz WE L 228 z 09.09.1996.

8 Ibidem, cel nr 3.

9 Ibidem, cel nr 5.

10 Ibidem, art. 11.

11 Dyrektywa 2000/60/EC z 23 października 2000. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej Dz. Urz. WE L 327 z 22.12.2000. Dyrektywa weszła w życie z dniem ogłoszenia, tj. 22 grudnia 2000 r.

12 Ibidem, cel nr 16 dyrektywy.

13 Ibidem art. 5 dyrektywy.

14 Ibidem art. 9 dyrektywy.

15 Ibidem, art. 13 dyrektywy.

16 Ustawa z 2 lipca 1998 r. o ratyfikacja Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982, wraz z Porozumieniem w sprawie implementacji części XI Konwencji, sporządzonym w Nowym Jorku dnia 29 lipca 1994, DzU nr 98, poz. 609

17 Art. 125 Konwencji o prawie morza.

18 *Gemeinsames Forum Binnenschifffahrt Elbe/Oder gegründet, Binnenschifffahrt*, Hamburg 2003, z. 9, s.7 oraz www.fbeo.de – Internet.

19 Verein-Oder, <http://141.88.239.208/oderverein/index.html>

20 www.rvccr.cz/Odra.htm.

Zbiornikowiec ZB-700

Seria statków zaopatrzeniowych (bunkrowych) w produkty pędne i smarne została wybudowana dla armatorów polskich, obsługujących porty w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie, Świnoujściu, Kołobrzegu oraz dla armatora niemieckiego obsługującego porty w Rostoku i Warnemünde.

Typ: zbiornikowiec o napędzie spalinowym, jednośrubowym, przystosowany do przewozu i zaopatrywania statków w dwa rodzaje gatunków paliw klasy III lub pozaklasowych oraz olejów smarnych w beczkach.

Rejon pływania: „P” żegluga przybrzeżna (do 20 mil od brzegu)

zanurzenie z ładunkiem $T = 3,35$ m

Charakterystyka eksploatacyjna:

nośność (w wodzie słodkiej) przy $T = 3.35$

$P_{dw} = 720$ ton

pojemność zbiorników $V = 874$ m³

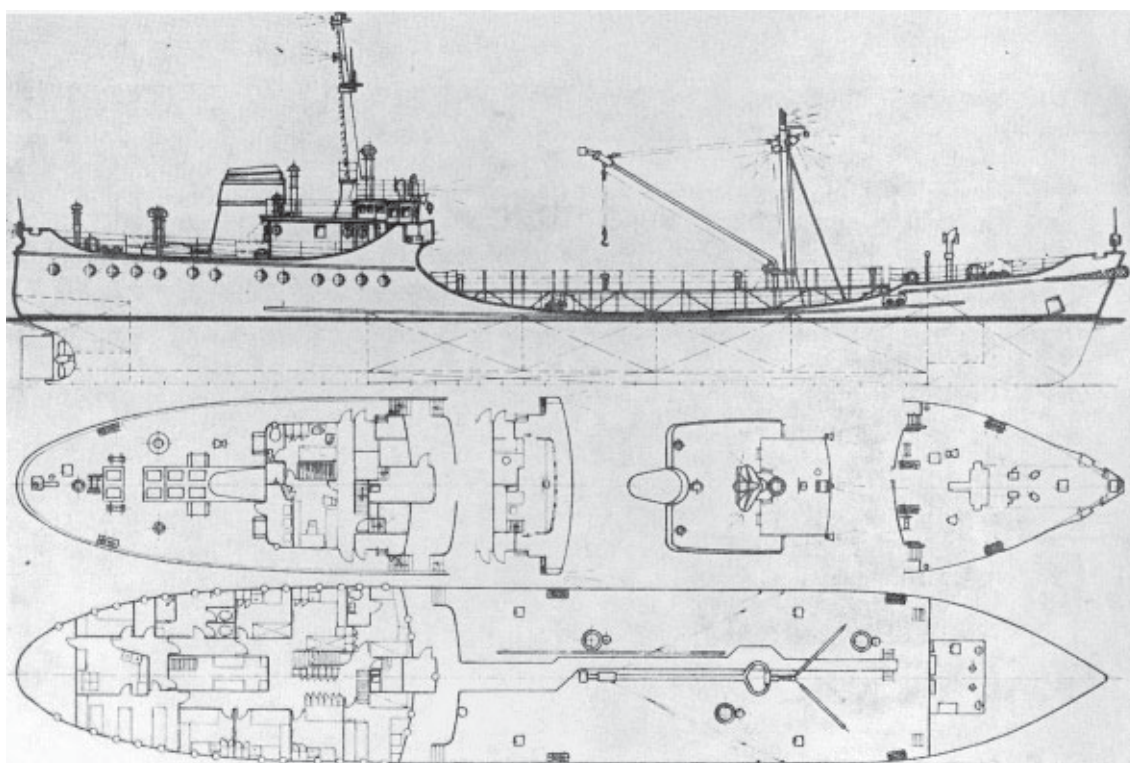
liczba zbiorników ładunkowych 8

prędkość na próbach $V_{max} = 9,0$ węzłów

liczba załogi 8 osób (4 miejsca rezerwowe)

Zapasy na okres pływania: 3 dni (przy prędkości marszowej 8 węzłów)

Urządzenie sterowe: hydrauliczne firmy Hydroster



Klasa: zbiornikowiec zaprojektowany i wybudowany wg przepisów i pod nadzorem P.R.S. dla rejonu pływania j.w. ze wzmocnieniami dla uprzedzenia żegluga w pokruszonym lodzie.

Budowa: kadłub zbiornikowca jednopozycyjny, wykonany jako całkowicie spawany ze stali okrętowej.

Wymiary główne:

długość między pionami

$L_{pp} = 54,03$ m

szerokość konstrukcyjna

$B = 9,00$ m

wysokość boczna

$H = 3,75$ m



Urządzenie kotwiczne: elektryczna wciągarka kotwiczno-cumownicza, dwie kotwice typu Halla

Urządzenie przeładunkowe: pompownia w przedziale oddzielającym siłownię od zbiorników ładunkowych, bom ładunkowy do podawania paliw na statki zaopatrywane

Urządzenia ratunkowe: dwie łodzie ratunkowe na rufie z mechanicznym urządzeniem do opuszczania i podnoszenia, tratwy ratunkowe pneumatyczne, komplet kół i kamizelek ratunkowych

Napęd główny: jeden silnik okrętowy czterosuwowy z doładowaniem:

liczba cylindrów	8
moc	400 KM
obroty	500 obr/min
typ	Sulzer-Cegielski 8BAH22

przekładnia redukcyjna w zespole ze śrubą nastawną sterowanie zdalne ze sterówki

Mechanizmy pomocnicze: 3 zespoły prądowców z silnikami Sulzer-Cegielski 3BGC2 o mocy 150 kVA 3×400V

Pompy ładunkowe: dwie pompy śrubowe o wydajności $Q = 199 \text{ m}^3/\text{h}$ i wysokości podnoszenia $H = 60 \text{ m.s.w.}$

Kocioł pomocniczy: przepływowy wytwarzający parę nasyconą służącą do podgrzewania ładunku w zbiornikach ładunkowych

Instalacje: załadunkowo-rozładunkowa, grzewcza ładunku, p.poż wodna, wodno-mgłowa, parowa i CO_2 , wydechowa z łapaczami iskier

Urządzenia nawigacyjno-radiowe: kompas, radar, echosonda, radionamiernik, radiostacja, radiotelefon

Wojciech Śladkowski

25 lat Muzeum Drogownictwa Polskiego

To pomnik pracy drogowców polskich powstała pasją jednego człowieka, skromnego technika drogowego Marceliego Bochenka. Jego umiłowanie zawodu i misja zachowania dla potomnych materialnych świadectw kultury technicznej i pracy drogowców zaowocowały stworzeniem w 1982 r. w starym baraku załączka muzeum. Gdy w 1992 r. powstała Fundacja Ochrony Zabytków Drogownictwa Marceli zyskał zdecydowane wsparcie i w Fundacji (dzisiaj kieruje jej pracami) i w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Z końcem lat 90. w szczyrim polu powstało w Szczucinie Muzeum, je-

dyne tego rodzaju w Europie i na świecie, imponujące. Jego dewizą stały się słowa Ks. Sebastiana hrabiego Sierakowskiego: „Drogi publiczne w kraju tem są co kanały w ciele żyjącym, któremi soki utrzymują jego życie, a rozchodząc się do ostatnich części ciała, zdrowie i czerstwość jego utrzymują. Drogi publiczne jak są znakiem potęgi, handlu, a zatem bogactw i rządu dobrego krajowego, tak są oraz środkiem do ich utrzymania”.

25-lecie Muzeum i 15-lecie Fundacji stały się okazją do spotkania w Szczucinie GDDKiA oraz dyrektorów jej oddziałów terenowych, dla przedskutowania zadań przed jakimi stoją dzi-



Marceli Bochenek – twórca muzeum



Uczestnicy spotkania



Stefan Rewiński – b.dyrektor GDDPiA, Oddział Wrocław – zasłużony dla Muzeum



Parowy walec drogowy

siaj polscy drogowcy. Miejmy nadzieję, że przesłanie księdza Sierakowskiego zainicjują politykom. A sami? Może zastanowią się czy szczucińskiego pomnika nie należałoby połączyć porządną drogą z modernizowaną A73 i z autostradą Szczecin–Przemyśl. Marcelego Bochenek by tego dokonał.

Tym bardziej, że nie jest sam. Godnym podziwu jest zainteresowanie sprawami Muzeum szczucińskiego administracji drogowej kraju, wsparcie jakiego nie szczędzą mu dyrekcje okręgowe i Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych i Autostrad, stowarzyszenia techniczne, połączone czynem, nie znajdującym w Polsce precedensów. To ważne bowiem nie będzie dróg, nie będzie autostrad o ile nie będziemy krzewić kul-

tury technicznej, środowiskowych mitów, budować szacunku dla pracujących na drogach, tak naprawdę to twórców kultury narodowej. Spotkanie szczucińskie napawa optymizmem. Życzymy Muzeum Drogownictwa Polskiego wielu sukcesów. Marcelemu wiele zdrowia i wytrwałości. Drogowcom polskim zazdrościmy Marcelego.

Stanisław Januszewski



Ekspozycja w muzeum



Budowa drogi – panorama

Patent na pędnik

Prezentujemy patent wynalazczy na pędnik, którego ochronę prawną w Polskim Urzędzie Patentowym zyskał Jan Zajda z Tarnowa. Patent nr 169.758 zgłoszono 24.11.1992 r., wydano 23.09.1996.

Ochroną objęto wynalazek pędnika jednostki pływającej w postaci koła łopatkowego, o

szczególnej konstrukcji opisanej w memoriale patentowym.

Wynalazca – sympatyk Bractwa Mokrego Pokładu – eksploatuje swój pomysł na skonstruowanym przez siebie rowerze wodnym.



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

Projektant i budowniczy portu w Gdyni

Organizatorka pewnej wystawy międzynarodowej o Odrze zapytana w kularach jej otwarcia czy wie kto był budowniczym portu w Gdyni – odpowiedziała twierdząco. Niedawno miała nawet okazję poznać potomka tego budowniczego. Nie mogła, niestety przypomnieć sobie jego nazwiska. Dzięki uprzejmości stojących przy niej niektórych gości, próbowała dociec, czy chodziło o Gabriela Narutowicza, Ignacego Mościc-

kiego czy Eugeniusza Kwiatkowskiego. Ostatecznie postawiła na tego ostatniego.

Pomińmy dyskretnie kandydaturę pierwszego prezydenta II RP, choć przecież inżyniera hydrotechnika, specjalisty od budowy elektrowni wodnych. „Kwiatkowski, inżynier chemik, jeden z najbliższych współpracowników prezydenta Ignacego Mościckiego, wybitny działacz gospodarczy, był z pewnością wielce zasłużonym dla

Polski na tym polu mężem stanu. Największym jego dziełem, (...) było zainicjowanie w 1937 r. budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego (COP). Z pewnością uczynił też wiele dla budowy Gdyni. Sam wszakże wielokrotnie publicznie stwierdzał, że prawdziwym „ojcem” Gdyni, który ją zlokalizował, zaprojektował port i przez wiele lat kierował jego budową był Tadeusz Wenda. (...)

Tadeusz Apolinary Wenda (1863–1948) ukończył petersburski Instytut Inżynierów Komunikacji, wśród którego absolwentów do I wojny światowej znalazło się ponad tysiąc Polaków. Początkowo pracował na budowach kolei w Rosji i w Kongresówce, następnie był zatrudniony w rosyjskim przedsiębiorstwie hydrotechnicznym i kierował prowadzoną przez nie budową portu morskiego w Rewlu (obecnie Tallin w Estonii). Potem założył własne przedsiębiorstwo i zbudował przystań morską w Royen na Łotwie. Wrócił do kraju i w latach 1915–1916 pracował społecznie w Komitecie Obywatelskim miasta Warszawy. W 1918 r. uczestniczył w komisji organizującej zarząd dróg wodnych w Polsce. Pracując w Ministerstwie robót Publicznych prowadził badania portowe. Przypuszczano wówczas, że Gdańsk będzie należał do Polski, Wenda opracował więc projekt rozbudowy portu w tym mieście. Badał możliwości zbudowania portu morskiego w Tczewie, oceniając je negatywnie (...) W maju 1920 r. problematyka ta przeniesiona została do Ministerstwa Spraw Wojskowych, gdzie Wenda został kierownikiem wydziału budowy portów. W tymże miesiącu przeprowadził studia terenowe na wybrzeżu bałtyckim i osobiście dokonał wyboru miejsca pod przyszły port w Gdyni w dolinie rzeki Chylonki, pomiędzy Kępą Oksywską a Kamienną Górą. Oddelegowany w październiku 1920 r. do dyspozycji przedstawiciela do spraw morskich przy Generalnym Komisarzu Rzeczypospolitej w Wolnym Mieście Gdańsku, został naczelnikiem budowy portu gdyńskiego, którą rozpoczął w końcu 1920 r. Roboty prowadzono początkowo sposobem gospodarczym według projektu Wendy i pod jego bezpośrednim kierownictwem. 13 sierpnia 1923 r. wpłynął do portu gdyńskiego pierwszy statek

zagraniczny „Kentucky” pod banderą francuską. Kiedy w 1924 r. rząd powierzył budowę portu (...) francusko-polskiemu konsorcjum z udziałem firm duńskiej i belgijskiej, Wenda stanął na czele zarządu tej budowy, gdzie pod jego kierownictwem opracowywano dalsze związane z nią projekty oraz nadzorowano ich wykonanie. Nadal kierując budową, od 1932 r. był też Wenda naczelnikiem wydziału techniczno-budowlanego Urzędu Morskiego w Gdyni. W 1937 r. przeszedł na emeryturę. Za osiągnięcia zawodowe został odznaczony Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, francuską Legią Honorową i duńskim Orderem Dannebrog. (...) Rozbudowa portu uczyniła w 1938 r. z Gdyni jeden z największych i najnowocześniejszych portów Europy. (...) W 1938 r. przeładowano w Gdyni 8,7 miliona ton towarów, co stanowiło wówczas blisko połowę obrotów naszego handlu zagranicznego.

[Wenda] zmarł w 1948 r. w Komorowie pod Warszawą, został pochowany w Warszawie na Cmentarzu Powązkowskim.” (prof. Bolesław Orłowski Instytut Historii Nauki PAN „Gdynia – ważne dzieło Drugiej Rzeczypospolitej”, „Inżynier budownictwa”, nr 3/2007, s. 50, 51).

Kapitana „Nemo” nie dziwi, że wśród elit kulturalnych, gospodarczych czy politycznych współczesnej Polski brakuje wiedzy o ludziach takich jak inżynier Wenda i ich dokonaniach. Dlaczego? Bo to nieatrakcyjny, trudny do zapamiętania, wręcz nieprzyswajalny dla współczesnego, młodego inteligenta życiorys. Ot, młody Polak wykształcił się dobrze i rozpoczął swą karierę zawodową poza Polską, gdy jej samej na mapie Europy jeszcze nie było. Gdy zaczęła się pojawiać, rzucił wszystko by pracować społecznie na rzecz miasta Warszawy oraz organizacji zarządu dróg wodnych. Wykorzystując swe talenty, wykształcenie i nabyte doświadczenie dokonał dzieła swojego życia po czym przeszedł na zasłużoną emeryturę. Taki życiorys powinien być godnym naśladowania przez następne pokolenia a dotąd nie był. Czy jest teraz? Zajrzyjmy w kolumny kulturalne, gospodarcze czy polityczne gazet (lub czasopism). Włączmy telewizor. Jakie wzorce dziś tam najczęściej znajdujemy?

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.nadbor.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