

# PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 55

Rok VI

Marzec 2008 r.

## 1% Twojego podatku

przeznacz na ochronę dziedzictwa przemysłowego i technicznego Polski, na odbudowę flotyli zabytkowych statków odrzańskich: holownika parowego „Nadbor”, dźwigu pływającego „Wróblin”, barki towarowej, krytej „Ż-2107”. Podobnie jak w roku ubiegłym Twoje wsparcie skierujemy również na odbudowę zabytków z kolekcji Sowiogórskiego Muzeum Techniki FOMT.

**Fundacja Otwartego Muzeum Techniki – KRS 92321**

**Dziękujemy!**

## Trasa turystyczna „Pomniki Wrocławskiego Węzła Wodnego”

Zabytki techniki Wrocławskiego Węzła Wodnego należy zaliczyć w poczet najcenniejszych elementów tkanki miejskiej Wrocławia. W opinii autorów obiekty te zasługują na to, by stać się identyfikatorami i wyróżnikami miasta na tle innych metropolii Europy.

Trasa rozpoczyna się na południowo-wschodnim krańcu tzw. wielkiej wyspy na osiedlu Bartoszowice. Z pętli Bartoszowice należy kierować się na południowy wschód ul. M. Bacciarellego.

Pierwszym elementem sieci zabytków Wrocławskiego Węzła Wodnego jest stopień wodny Opatowice. Składa się z jazu i śluzy łączącej Odrę powyżej Wrocławia z Górną Odrą Wrocławską.

Stopień wodny Opatowice powstał w tym miejscu w latach 1914–1916 w ramach tzw. II kanalizacji Odry. Wraz ze stopniem wodnym Bartoszowice, ma on za zadanie utrzymanie bezpieczeństwa powodziowego miasta. Ponadto odpowiada za retencję wody dla potrzeb żeglugi, a także za utrzymanie właściwego poziomu piętrzenia w korycie powyżej jazu. Jaz jest sektorowy trzyprzęsłowy z dwoma filarami w nurcie rzeki.

Pierwszy jaz Opatowice został umieszczony w 1896 r. na przekopie bartoszowicko-szczytnickim, wykonanym w latach 1531–1555, który od tego czasu prowadzi główne koryto Odry.

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



Od powstania stopnia wodnego zdecydowano po wielkiej powodzi z lipca 1903 r. Początkowo piętrzenie wody odbywało się za pomocą jazu kozłowo-iglicowego, wybudowanego podczas II kanalizacji Odry, którego pozostałością jest filar z cegły przy prawym brzegu koryta. W latach 80-tych XX wieku, 80 m poniżej tego elementu, zlokalizowano nowoczesny jaz segmentowy, który zachowany jest do dnia dzisiejszego. Od 1985 roku jaz kozłowo-iglicowy pozostaje złożony na dnie rzeki i nie jest eksploatowany.

Drugim elementem stopnia wodnego Opatowice jest śluza Opatowice. Aby do niej dojść należy przejść przez jaz i kierować się dokładnie w najbliższą ścieżkę prowadzącą przez las, a następnie przez łąkę. Ścieżka biegnie dokładnie w osi jazu. Po około 500 m należy pokonać wał, z którego będzie roztaczała się panorama na górne głowy śluzy Opatowice. Śluzę usytuowano na krótkim przekopie zakola rzeki – śladem przekopu z XVI wieku. Nad głową dolną śluzy wybudowano most stalowy w konstrukcji wysięgnikowo-klapowej – most „podniesionych masztów” o znaczeniu lokalnym, który został zniszczony w 1945 roku.

Trzecim elementem stopnia wodnego jest wyspa Opatowicka, która powstała na skutek przekopania kanału śluzy. Wyspa w chwili obecnej jest zagospodarowana tylko w części bezpośrednio przylegającej do jazu Opatowice. Na

tym terenie znajduje się park rozrywki, funkcjonujący na zasadzie „małpiego gaju”. Na wyspie znajduje się też stara, poniemiecka wiata o konstrukcji żelbetowej oraz dawna przystań żeglugi pasażerskiej, współcześnie wykorzystywana sporadycznie. W chwili obecnej wyspa jest nieuporządkowana i dzika. Bujnie reprezentowany jest drzewostan liściasty, w szczególności dębowy. Wyspa stanowi ostoję przyrody i miejsce wypoczynku. Na zachodnim, jak i na wschodnim cyplu znajdują się dogodne punkty widokowe na dolną i górną Odrę.

Po wyjściu z wyspy Opatowickiej kładką nad jazem Opatowice, należy skierować się w prawo, wzdłuż asfaltowej drogi. Droga zakręca w lewo i po około 320 m dochodzi do jazu Bartoszowice, będącego częścią stopnia wodnego Bartoszowice.

Stopień wodny Bartoszowice wraz ze stopniem wodnym Opatowice stanowi próg piętrzący zapewniający właściwy poziom piętrzenia wód powyżej Wrocławia. Składa się z jazu usytuowanego na Kanale Powodziowym oraz śluzy pociągowej na Kanale Nawigacyjnym. Ponadto powyżej śluzy na Kanale Nawigacyjnym znajduje się przepust odprowadzający część nadmiarowych wód do Widawy.

Jaz Bartoszowice został zlokalizowany w tym miejscu w latach 1913–1917 jako część systemu przeciwpowodziowego miasta. Jego zadanie to



Jaz Opatowice

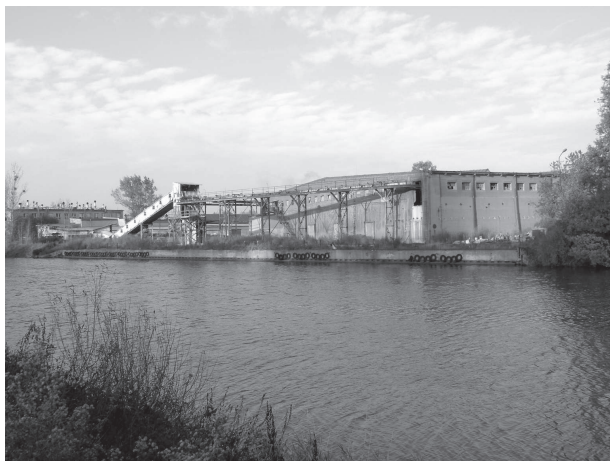


Jaz Bartoszowice

regulowanie ilości wody na jazie Opatowice i przepuszczanie nadmiaru wód Kanalem Powodziowym do Starej Odry, na wysokość mostu Warszawskiego. Przepuszczanie wód odbywa się za pomocą ruchomego zamknięcia segmentowego i przelewów stałych. Łączne światło wszystkich przesł wynosi 100 m, z czego: przesło środkowe ma 40 m, a przesła boczne po 30 m. Na wypadek szczególny lub remont, jaz może być zamykany za pomocą zamknięcia iglicowego. Nad jazem znajduje się most o charakterystycznej sylwetce. W czasie działań wojennych, pod koniec II wojny światowej most wysadzono. Został odbudowany w oryginalnym kształcie i oddany do użytku w 1948 r. Jaz i most, po powodzi w 1997 r., został gruntownie wyremontowany i odnowiony, dzięki czemu jest estetycznym i atrakcyjnym elementem krajobrazu.

Za mostem znajduje się śluza Bartoszowice, powstała w tych samych latach, co jaz. Została posadowiona w Kanale Nawigacyjnym. Długość śluzy wynosi 187,7 m, szerokość to 9,6 m. W roku 2004 odbudowano zabytkowy most stalowy nad głowami dolnymi śluzy. Dodatkowym zadaniem śluzy, oprócz zapewnienia komunikacji, jest regulacja poziomu wody w Kanale Nawigacyjnym.

Aby kontynuować podróż zgodnie z trasą należy przejść przez most jazowy stopnia wodnego Bartoszowice i skręcić w lewo. Poruszając się w dół rzeki po wale na tzw. Grobli Folwarcznej dobrze jest zejść w dół w prawo tak, aby podążać nad brzegiem Kanalu Nawigacyjnego, który biegnie za śluzą Bartoszowice. Nad kanałem znajdują się dawne przemysłowe przystanki, w znacznej mierze dziś zdewastowane, ale dające pogląd na architekturę przemysłową XX wieku oraz współdziałanie przemysłu i żeglugi śródlądowej. Do najciekawszych nabrzeży należy przystań dawnych zakładów betonowych,



Nabrzeże fabryki nawozów sztucznych



Śluza Zaczysze

przystań paliw płynnych, tereny dawnej kompanii spirytusowej oraz fabryki nawozów sztucznych.

Podążając obroną ścieżką, tuż przed stopniem wodnym Zaczysze, oczom zwiedzającego ukaże się jedna z wrocławskich stoczni. Jest to odgałęzienie w prawo od głównej osi kanału, prowadzące do stoczni rzecznej Zaczysze. Przy tym rozgałęzieniu znajduje się port przeładunku paliw płynnych, prawdopodobnie współcześnie eksploatowany i stanowiący teren wojskowy.

Stocznia Zaczysze powstała w latach 1928–1930 w pobliżu awanportu śluzy Zaczysze. Najpierw powstał basen stoczniowy, pochylnia i unikatowy dla Odry suchy dok (na Odrze znamy jeszcze jeden – u wejścia na Młynówkę w Opolu, zaś na polskim śródlądziu także w Ostródzie, obsługujący od początku lat 20. XX w. statki Kanalu Ostródzko-Elbląskiego). Stocznia na Zaczyszu została rozbudowywana w latach 30, w czasie wojny pracowała również dla potrzeb Krigsmarine, budując m.in. segmenty kadłubów okrętów podwodnych oraz kioski (fragment jednego utrzymano na dziedzińcu dawnego Zespołu Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu obecnie teren XIV L.O. – patrz mapa). Administracja polska przejęła stocznice z rąk armii sowieckiej w lipcu 1946 r., zdewastowaną i pozbawioną wyposażenia. Inż. Zbigniew Kuszewski – kierujący odbudową stoczni wrocławskich – uruchomił ją od jesieni 1946 r. W latach 50. budowano tu szalandy, barki portowe, pogłębiarki dla Zarządu Portu Gdańsk, pontony

i kutry, prowadzono remonty silników morskich, budowano wózki kopalniane, suwnice, zbiorniki. W roku 1958 zbudowano prototyp pchacza „Mazur”. Budowano tutaj również barki BM-500, a w 1966 roku stocznię opuściła pierwsza barka BM-600. Od roku 1967 budowano również statki redowe i morskie, kabotażowce, zbiornikowce, później również pchacze. Od 1971 r. rozwijana była produkcja dla armatorów Anglii, Belgii, Czechosłowacji, Holandii, Niemiec i Norwegii. Z początkiem lat 90-tych stocznia postawiona w stan likwidacji. 1 listopada 1996 roku jej część produkcyjną przejął Odratrans SA i utworzył spółkę Odratrans-Stocznia Sp. z o.o., powierzając jej budowę i remont własnego taboru transportowego.

Za stocznia zaczyna się teren stopnia wodnego Zacisze, który podobnie jak stopień wodny Bartoszowice jest efektem rozbudowy drogi wodnej i budowy zabezpieczeń przeciwpowodziowych. Rozbudowę drogi wodnej w obrębie Wrocławia rozpoczęto na wiosnę 1913 r.

Śluza Zacisze wchodzi w skład systemu wodnego nazywanego Wrocławskim Węzłem Wodnym. Wraz z jazem koźłowo-iglicowym tworzy stopień wodny Zacisze. Dnia 25 października 1917 roku śluza Zacisze wraz z innymi obiektami na Kanale Nawigacyjnym mogła być przekazana do eksploatacji. Należy przypuszczać, że pełną eksploatację śluzy rozpoczęto w roku 1918. Odcinek kanału żeglownego od Bartoszowic do Zacisza został zbudowany kosztem 2 535 700 marek, a od Zacisza do Różanki 2 150 060 marek (wg danych z 1918 r.). Jaz zbudowano na Kanale Powodziowym w celu piętrzenia wody dla kąpieliska Morskie Oko oraz doprowadzenia wody do basenów sportowych na Stadionie Olimpijskim, a także uprawiania sportów wodnych na Kanale Powodziowym.

Kanał Powodziowy spełnia jedno z najważniejszych zadań w obronie Wrocławia przed powodzią, przeprowadzając znaczną część wielkich wód wokół zagrożonych powodzią części miasta. Bardzo ważną rolę spełnia w czasie przepływu lodów, odciążając część śródmiejską rzeki, bardzo gęsto zabudowaną urządzeniami wodnymi, i przez to stanowiącą zagrożenie powstawania niebezpiecznych zatorów lodowych.

Zespół zabudowy mieszkalno-gospodarczej i dawna dyżurka wykazują cechy architektury modernistycznej, w połączeniu z modnymi wówczas tendencjami ludowości i regionalizmu w architekturze willowej. Otynkowane ściany, łamane dachy, drewniane okiennice, oszczędny detal związany z otworami wejściowymi są środkami wyrazu tej architektury. Budowę zespołu

mieszkalno-gospodarczego ukończono w 1917 r. Budynek mieszkalny kierownika stopnia wodnego został gruntownie przebudowany w 1948 r., a rozbudowany w latach 80. XX wieku.

Jaz i śluza Zacisze pod względem funkcjonalnym pracują niezależnie od siebie. Jaz koźłowo-iglicowy Zacisze jest to jaz jednoprzęsłowy o łącznej długości w świetle 54,04 m. Jaz znajduje się pod mostami Jagiellońskimi Południowymi na Kanale Powodziowym. Można do niego dotrzeć schodząc kamiennymi schodami z terenu zielonego oddzielającego wschodni i zachodni pas jezdnii, pomiędzy mostami Jagiellońskimi Północnymi i Południowymi na prawym brzegu Kanału Powodziowego. Pod mostem widać jedynie resztki dawnej instalacji.

Aby dotrzeć do obiektów zlokalizowanych nad Kanalem Miejskim należy wybrać jedną z dwóch tras. Jeżeli poruszamy się rowerem, zalecana jest piękna trasa rowerowa prowadząca wzdłuż Kanału Powodziowego, a następnie w górę Starej Odry aż do mostu Szczytnickiego. Po pokonaniu mostu Szczytnickiego należy poruszać się w dół rzeki aż do stopnia wodnego Psie Pole.

Jeżeli nie ma czasu, chęci lub możliwości by pokonać wyżej opisaną trasę, można skorzystać z komunikacji miejskiej, tak jak zaznaczono na mapie. Można dojechać albo do mostu Szczytnickiego, z którego należy przedostać się zgodnie z wcześniejszym opisem do stopnia wodnego Psie Pole lub udać się na plac Kromera skąd po pokonaniu mostu Warszawskiego będzie trzeba cofnąć się nieco w górę rzeki (tak jak pokazuje to mapa) by dotrzeć do stopnia wodnego Psie Pole.

Stopień wodny Psie Pole składa się z następujących budowli: jazu Psie Pole, śluzy Miejskiej i wrót przeciwpowodziowych zainstalowanych w głowie górnej śluzy Miejskiej oraz bramy powodziowej zainstalowanej na wlocie do kanału. Jaz koźłowo-iglicowy usytuowany jest na Starej Odrze, śluza Miejska usytuowana jest w bocznym kanale szlaku żeglugowego tzw. Kanale Miejskim, na wysokości stopnia wodnego Różanka. Brama powodziowa jest usytuowana na Starej Odrze, zainstalowana pod mostem stanowiącym konstrukcję nośną bramy.

Stopień wodny Psie Pole został zbudowany 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. Nośność barek zwiększyła się do 450 ton, żegluga zaś z żaglowej przemieniła się w parową. W związ-



Jaz Psie Pole

ku z powyższym zaprojektowano i wykonano szeroko zakrojone prace, które polegały na poprowadzeniu drogi naokoło miasta, najpierw Starą Odrą, zamkniętą od Odry właściwej jazem faszynowym 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 starego koryta Odry i biegnącym równoległe do niego. Kanał ten zamknięty jest od góry wrotami powodziowymi, broniącymi wstępu, wielkim wodom do obwałowanego terenu, na którym znajdowały się liczne zakłady przemysłowe. Pierwowzorem dla rozwiązań technicznych zastosowanych w bramie powodziowej były rozwiązania zastosowane przez Gustava Eiffela podczas budowy urządzeń Kanału Panamskiego.

Jaz koźłowo-iglicowy Psie Pole ma spad przy normalnym piętrzeniu 1,35 m, szerokość w świetle 76 m, dwa otwory o szerokości po 38 m każdy. Regulacja poziomów piętrzenia wody na górnym stanowisku odbywa się przez wyjmowanie, względnie odstawianie w celu zwiększenia przepływu, albo zakładanie iglic jazowych w celu zmniejszenia przepływu. Jaz Psie Pole jest jedynym zachowanym i w pełni funkcjonującym jazem koźłowo-iglicowym na Odrze.

Po przejściu mostem nad wrotami powodziowymi kierujemy się wałem tzw. ul. Pasterską zgodnie z nurtem rzeki mijając jaz Psie Pole po prawej stronie a magazyn iglic po lewej. Docieramy do mostów Warszawskich. Ciekawostką jest fakt, że z mostu Warszawskiego widać jednorazowo aż cztery koryta Odry: Kanał Miejski, Starą Odrę, Kanał Powodziowy i Kanał Nawigacyjny. Mosty Warszawskie to zespół trzech mostów przerzuconych nad Odrą i jej kanałami w północnej części miasta. Jednoprzęsłowy most



Elewator miejski

zachodni przechodzi ponad Kanałem Miejskim, most środkowy – nad Starą Odrą tuż poniżej połączenia jej z Kanałem Powodziowym, a jednoprzęsłowy most wschodni – nad Kanałem Nawigacyjnym.

Za mostem na lewym brzegu Kanału Miejskiego znajduje się dawny browar z nabrzeżem przeładunkowym. Nabrzeże przeładunkowe stanowiło część infrastruktury transportowej słodowni Breslauer Actien-Maltz Fabrik zbudowanej przy Kanale Miejskim w latach 1891–1894.

Podążając dalej prosto po około 200 m docieramy do mostu kolejowego Warszawskiego, przy którym znajdują się bunkry wartownicze oraz przejście pod mostem.

Za mostem poruszamy się malowniczą aleją obsadzoną drzewami. Po około 550 m docieramy do niewielkiej zatoki na Kanale Miejskim, przy której znajduje się elewator zbożowy i dawne nabrzeże do przeładunku zboża. W czasach dużego ruchu jednostek pływających w kanale, w zatoce istniała możliwość mijania się składów.



Port miejski

Przy nabrzeżach zatoki istniała niewielka stocznia.

Podążając dalej ul. Pasterską dochodzimy do mostów Trzebnickich. Mosty Trzebnickie to zespół dwóch mostów, przerzuconych przez Starą Odrę i Kanał Miejski w północnej części Wrocławia, pomiędzy Kleczkowem a Różanką i Karłowicami. W miejscu tym, co potwierdzają znaleziska archeologiczne, już w neolicie (III tysiąclecie p.n.e.) znajdowała się przeprawa (bród) przez rzekę.

Po przejściu na drugą stronę ul. Trzebnickiej (możemy to zrobić ścieżką pod mostem) nadal poruszamy się ul. Pasterską. Po prawej widzimy konstrukcję nowego jazu sektorowego Różanka, a po około 200 m docieramy do dawnego magazynu iglic dla starego jazu koźłowo-iglicowego Różanka, funkcjonującego dawniej w miejscu dzisiejszego jazu sektorowego. Po kolejnych 130 m po prawej stronie mijamy przystań Las Pegaz należąca do klubu sportów wodnych i rowerowych Pegaz. Za przystanią docieramy do mostu Osobowickiego. Most Osobowicki to przeprawa przez Starą Odrę, łącząca Osobowice z miastem. Istniała od XVI wieku. Prowadziła przez wielokrotnie odbudowywany most zwany Groszowym (od pobieranego na nim myta). W związku z modernizacją odrzańskiej drogi wodnej, w latach 1895–1897, w miejsce drewnianego dwuprzęsłowego mostu z początku XIX w. o konstrukcji kratowej, zbudowano nową przeprawę, przesuniętą w górę rzeki o ok. 900 m z uwagi na usytuowanie portu. Na moście należy skręcić w lewo, a następnie na pierwszym przejściu przez jezdnię przejść przez ul. W. Reymonta w prawo i iść ul. Kleczkowską do Portu Miejskiego.

Do Portu Miejskiego wchodzimy zgodnie ze wskazaniem załączonej mapy od strony ul. Kleczkowskiej. Przed bramą główną najpierw po lewej stronie mijamy budynek będący siedzibą Odratrans S.A. a następnie dużo mniejszy budynek Urzędu Żeglugi Śródlądowej.

Do Portu Miejskiego wchodzimy przez bramę. Port Miejski został zbudowany w latach 1897–1903 po tym jak w 1897 r. oddano do użytku nową drogę wodną, prowadzącą przez Starą Odrę i Kanał Miejski. Projekt L. Gunthera przewidywał budowę trzech dużych basenów, ostatecznie powstał jedynie najdłuższy z nich, o długości 700 m, położony na południe od planowanych dwu pozostałych. Przy nabrzeżach portu zbudowano magazyny i wiele innych budynków portowych, w tym okazałego spichlerza w chwili obecnej zrujnowanego i w połowie spalonego.



Śluza Miejska

Krajobraz Portu Miejskiego tworzą dziś głównie: basen portowy, spichlerz (obecnie łuszczarnia jęczmienia), dawny magazyn drobnicy (obecnie wytwórnia pasz), dawny magazyn cukru (obecnie hurtownia), suwnica, dźwig-żuraw, lokomotywownia, budynek wagi, warsztaty mechaniczne, budynek dawnego zarządu portu, obecnie budynek administracyjny przedsiębiorstwa Odratrans S.A.

Po przechadzce po nabrzeżach Portu Miejskiego należy wrócić do ul. W. Reymonta i przeciwną stroną ulicy niż ta, którą przyszliśmy, udać się w stronę mostu Osobowickiego. Po przekroczeniu mostu Osobowickiego Południowego (nad Kanałem Żeglugowym) skręcamy w lewo drogą do śluzy Miejskiej, która jest ostatnim elementem stopnia wodnego Psie Pole.

Śluza Miejska została zbudowana w latach 1892–1897 w ramach robót, których celem było poprowadzenie drogi wodnej z ominięciem śródmieścia Wrocławia. Jest to śluza komorowa o szerokości komory i o świetle głów 9,6 m. Śluza posiada ściany pionowe. Wyposażona jest w



Śluza Różanka

uchwyty cumownicze, drabinki i pachoły na obydwu peronach. Po dojściu do śluzy możemy przejść jeszcze kilkadziesiąt metrów do cypla oddzielającego łączące się wody Starej Odry i Kanału Miejskiego. Z tego punktu rozpościera się piękna panorama na Port Miejski – nabrzeże węglowe po lewej stronie i Dolną Odrę Wrocławską z mostem kolejowym Poznańskim i mostem Milenijnym.

Następnie należy wrócić na most Osobowicki i udać się w lewo. Po prawej stronie zobaczymy ponownie widziany już wcześniej jaz Różanka na tle mostu Trzebnickiego. Jaz jest pierwszym elementem stopnia wodnego Różanka. Stopień wodny powstał w latach 1913–1917. Równocześnie z II etapem kanalizacji rzeki Odry zbudowany został, jako element nowoczesnej drogi wodnej, z równoległym do niej systemem przepuszczania wielkich wód powodziowych (Kanał Powodziowy i Stara Odra Wrocławska). Jaz Różanka pierwotnie był jazem kozłowo-iglicowym zlokalizowanym w tym samym miejscu, co dzisiejszy jaz tj. poniżej mostu Trzebnickiego. W latach 1976–1981 w osi dawnego jazu kozłowo-iglicowego zbudowano nowy jaz trzyprzęsłowy z zamknięciami sektorowymi.

Idąc dalej mostem Osobowickim po lewej stronie widzimy śluzę Różanka, będącą drugim elementem stopnia wodnego Różanka. Śluza Różanka ze względu na zasadę działania zamknięcia segmentowego jest unikatowym urządzeniem w skali europejskiej. Komora śluzy została zbudowana w 1916 roku, o czym świadczy data na tablicy kamiennej umieszczonej na budynku maszynowni śluzy. W 1917 r. zbudowano budynek maszynowni śluzy i zmontowano segment zamykający w głowie górnej i wrota w głowie dolnej.

Po przejściu przez most Osobowicki kierujemy się do najbliższego przystanku tramwajowego lub autobusowego, jak na załączonej mapie, tak, aby przesiąść się do autobusu linii 118 i dotrzeć do stopnia wodnego Rędzin. Po dojechaniu transportem indywidualnym lub komunikacją miejską (czas podróży około 40 min.) do osiedla Rędzin wysiadamy na pętli – przystanku końcowym. Aby dostać się do stopnia wodnego Rędzin należy skierować się w ul. Piłkarzy, która rozpoczyna się na pętli autobusowej pomiędzy przydrożnym krzyżem a wiatą dawnego przystanku autobusowego. Podążamy ulicą z płyt betonowych między łąkami i polami aż dochodzimy do tablicy informującej o wkraczaniu na teren jazu Rędzin.



Śluza Rędzin II

Rozpoczęcie prac przy budowie jazu piętrzącego i śluzy pociągowej datuje się na rok 1913. Oddano je do eksploatacji 25 października 1917 r., chociaż rozbudowę jazu kontynuowano do 1926 r. W latach 1924–1925 opracowano projekt budowy drugiej śluzy (opracowano kilka alternatyw projektów). Zrealizowano go w latach 1931–1934.

Połączenie w jazie rozwiązań właściwych dla jazu segmentowego i zasuwowego, obsługiwanych z mostu jazowego, stanowi o wyjątkowych walorach historyczno-technicznych i funkcjonalnych budowli Rędzina, jedynej tego typu na Odrze, na rzekach Polski i unikatowej w Europie. Zastosowanie w jazie kombinacji segmentów z zasuwami to znane i szeroko stosowane rozwiązanie w hydrotechnice. Ale ich połączenie z operacyjnym mostem jazowym (specjalnie do tego celu wybudowanym) i dodatkowe przesuwanie zasuw po niezależnie podnoszonych odrzwiach – to rzadkość. Takie rozwiązanie umożliwiała spławianie z wrocławskich stoczni rzecznych obiektów o znacznie większych rozmiarach niż wymiary śluz.


Przy głowie górnej śluzy Rędzin II umieszczone są dwie tablice pamiątkowe poświęcone: jeńcom francuskim zatrudnionym przy pracach budowlanych i żegludze na Odrze w okresie I i II wojny światowej oraz pierwszym polskim pracownikom na Odrze, którzy po zakończeniu II wojny światowej zginęli przywracając drogę wodną żegludze.

*Małgorzata Książkiewicz  
Grzegorz Bakuliński  
Stanisław Januszewski  
Ryszard Majewicz*

# TRAMWAJ – TRAMWAJ WODNY – WTW

„Studium i koncepcja funkcjonalno-przestrzenna sieci komunikacji wodnej (tramwaju wodnego) na rzece Odrze we Wrocławiu”

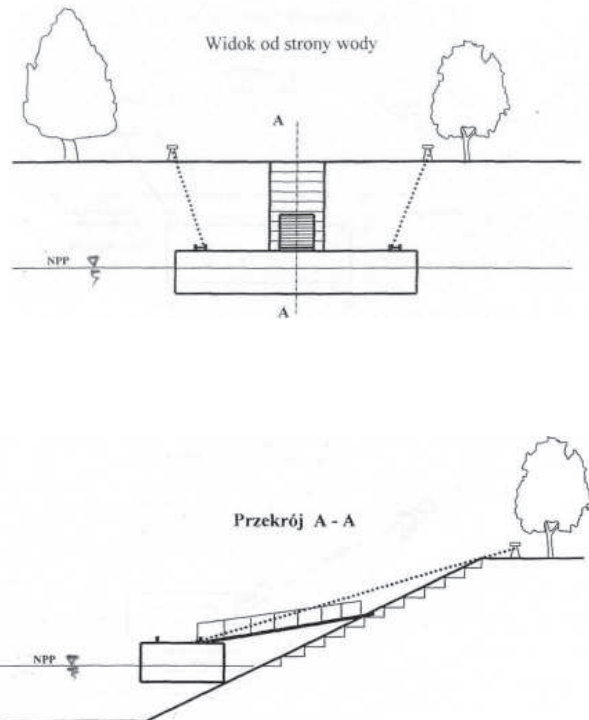
## ▼ WROCLAWSKI TRAMWAJ WODNY ▼



Opracował:  
Ryszard Majewicz

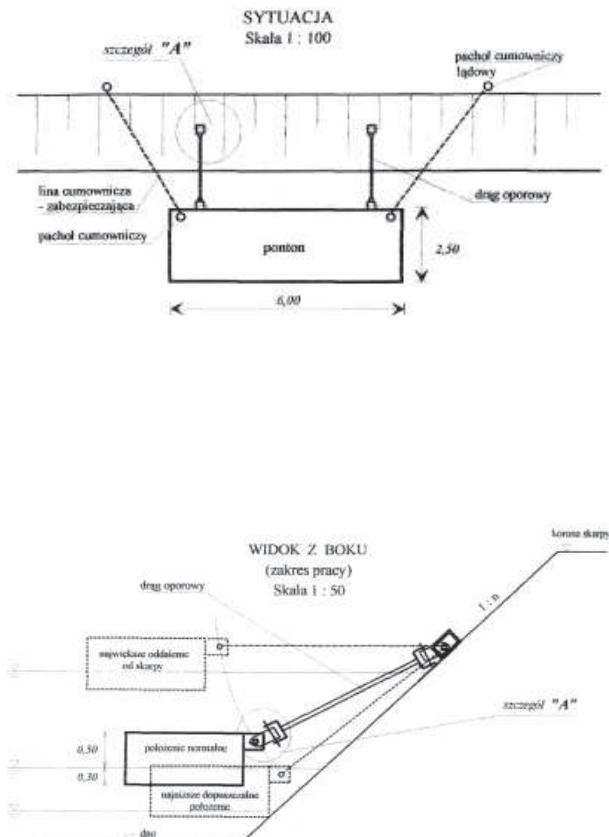
Wrocław, grudzień 2005 r.

Przykład pasażerskiej przystani pływającej przy nabrzeżu skarpowym wg Mariana Kosickiego



WYJŚCIOWA KONCEPCJA ROZKŁADU JAZDY

NR. JEDNOSTKI	UNIWERSYTET	15'	HALA TARGOWA	15'	POLITECHNIKA	20'	DĄBIE	20'	BARTOSZOWICE
	5	700 m	4	1 800 m	3	1 800 m	2	3 300 m	1
I	08:10	←	07:55	→	07:40	→	07:20	→	07:00
II	08:40	←	08:25	→	08:10	→	07:50	→	08:00
III	09:10	←	08:55	→	08:40	→	08:20	→	08:00
I	08:10	←	08:25	→	08:40	→	09:00	→	09:00
I	09:50	←	09:55	→	09:20	→	09:00	→	09:00
II	08:40	←	08:55	→	09:10	→	09:30	→	09:50
IV	10:10	←	09:55	→	09:40	→	09:20	→	09:00
II	11:10	←	10:55	→	10:40	→	10:20	→	10:00
III	09:10	←	09:25	→	09:40	→	10:00	→	10:20
III	12:10	←	11:55	→	11:40	→	11:20	→	11:00
I	13:10	←	12:55	→	12:40	→	12:20	→	12:00
IV	10:10	←	10:25/12:05	→	12:20	→	12:40	→	13:00
IV	14:10	←	13:55	→	13:40	→	13:20	→	13:00
III	12:10	←	12:25	→	12:40	→	13:00	→	13:20
III	15:10	←	14:55	→	14:40	→	14:20	→	14:00
I	13:10	←	13:25	→	13:40	→	14:00	→	14:00
II	14:50	←	14:35	→	14:20	→	14:00	→	14:00
IV	14:10	←	14:25	→	14:40	→	15:00	→	15:20
IV	17:10	←	16:55	→	16:40	→	16:20	→	16:00
II	14:40	←	14:55	→	15:10	→	15:30	→	15:30
II	16:20	←	16:05	→	15:50	→	15:30	→	15:30
II	15:10	←	15:25	→	15:40	→	16:00	→	16:00
II	16:50	←	16:30	→	16:20	→	16:00	→	16:00
II	15:40	←	15:55	→	16:10	→	16:30	→	16:50
I	08:10	←	17:55	→	17:40	→	17:20	→	17:00
II	16:20	←	16:35	→	16:50	→	17:10	→	17:10
II	18:00	←	17:45	→	17:30	→	17:10	→	17:10
II	16:50	←	17:05	→	17:20	→	17:40	→	18:00
II	19:10	←	18:55	→	18:40	→	18:20	→	18:00
IV	17:20	←	17:35	→	17:50	→	18:10	→	18:10
IV	19:00	←	18:45	→	18:30	→	18:10	→	18:10
II	18:00	←	18:15	→	18:30	→	18:50	→	19:10
II	20:20	←	20:05	→	19:50	→	19:30	→	19:10
IV	19:00	←	19:15	→	19:30	→	19:50	→	19:50
IV	20:40	←	20:25	→	20:10	→	19:50	→	19:50
I	19:30	←	19:45	→	20:00	→	20:20	→	20:40
III	20:00	←	20:15	→	20:30	→	20:50	→	21:10
IV	21:00	←	21:15	→	21:30	→	21:50	→	22:10





Lp.	PRZYSTANEK	ODLEGŁOŚĆ po osi rzeki w [m] rzeczywistych	Czas samego przejazdu przy		CZAS PRZEJAZDU z uwzgl. czynności manewrowych przy	
			V <sub>pr</sub> =15 km/h /narastaj.	V <sub>pr</sub> =15 km/h /narastaj.	V <sub>pr</sub> =15 km/h /narastaj.	V <sub>pr</sub> =30 km/h /narastaj.
1.	BARTOSZOWICE	3 300	13'10"	6'40"	19'10"	12'40"
2.	DĄBIE		13'10"	6'40"	19'10"	12'40"
3.	POLITECHNIKA	1 650	6'40"	3'00"	15'40"	12'00"
4.	HALA TARGOWA		19'50"	9'40"	34'50"	24'40"
5.	UNIWERSYTET	700	7'10"	3'40"	16'10"	11'40"
			27'00"	13'20"	51'00"	36'10"
		2'40"	1'10"	11'40"	10'10"	
		29'40"	14'30"	62'40"	46'20"	
SUMA Σ =		7 500	29' 40"	14' 30"	62'40"	46'20"

Końcowa analiza czasu przejazdu, ograniczona do pięciu najkorzystniej położonych przystanków WTW – dla osiągnięcia najbardziej efektywnych relacji między nimi – w pierwszym sezonie żeglugi



Przykład pasażerskiej przystani pływającej przy nabrzeżu pionowym. Zamocowanie przegubowe, samoczynnie dostosowujące się do zmiennych stanów wody i niwelujące falowanie. Przystań jachtowa w basenie portu we Władysławowie

## Dlaczego elity rządzące Polską nie popierają transportu wodnego?

Rozwój przemysłu w XIX wieku wymusił za potrzebowanie na środki transportu. W całej Europie podjęto regulację i kanalizację rzek oraz budowę kanałów łączących ośrodki przemysłowe z rzekami. W owym czasie Polska we wszystkich trzech zaborach nie pozostawała w tyle. Uregulowano Wisłę od ujścia do Nieszawy (pod Włocławkiem), uregulowano Wartę. Zbudowano Kanał Augustowski łączący pośrednio Wisłę z Niemnem. Powstał kanał łączący Bug z Prypecią. Osiągnięcia te w owym czasie niewiele odbiegały od budowli powstałych w Europie zachodniej. Połączono Niemcy z Prusami wschodnimi poprzez system łączący Odrę z Wisłą. Skanalizowano Noteć oraz zbudowano Kanał Bydgoski, skanalizowano Nogat Wykonano połączenia Warmii z Elblągiem i z Gdańskiem, a po wykopaniu przekopu Wisły z morzem.

Na idiotyczny pomysł przekopania mierzei nikt wtedy nie wpadł ponieważ decydenci w tamtym czasie byli profesjonalistami. Po odzyskaniu niepodległości odziedziczyliśmy dobrze zorganizowaną administrację dróg wodnych. Przy Ministerstwie Komunikacji, organ ten kompleksowo zarządzał łożyskami rzek, zbiornikami wodnymi i polderami. Gorzej było z transportem, najpierw wszystko upaństwowiano a po paru latach nie pozwalano załogom założyć spółdzielni pracy, tylko sprzedano statki i barki prywatnym armatorom za grosze.

W okresie międzywojennym nie było korzystnego wpływu ze strony rządu na rozwój transportu wodnego. Po II wojnie światowej drogi

wodne jak i cały kraj były zniszczone. Okupant zamordował 38 inżynierów z dziedziny hydrologii i budownictwa wodnego, pomimo tego administracja dróg wodnych przy Ministerstwie Komunikacji potrafiła po roku uruchomić żeglugę prawie na całej sieci kanałów i rzek. Gorzej było z transportem, popełniono ten sam błąd przy nacjonalizacji żeglugi, zapomniano o prywatnych armatorach i nie pozwolono im założyć spółdzielni pracy. Na Wiśle Górnej zbudowano cztery stopnie wodne. Na Odrze stopień w Brzegu Dolnym. Ukończono kanał Warta Gopło. Zdało się, że wszystko dobrze się rozwija. Po Odrze oprócz żeglugi polskiej pływali również Czesi i Niemcy (pod rosyjską banderą). W latach 1951–1952 nastąpił kryzys gdy Ministerstwo Żeglugi przejęło od Ministra Komunikacji żeglugę śródlądową. Zlikwidowano dyrekcję dróg wodnych i powołano rejony dróg wodnych (oczywiście w innej obsadzie). We Wrocławiu powstała Dyrekcja Polskiej Żeglugi Śródlądowej (obsadzono dyletantami stanowiska wymagające technicznej wiedzy). Był to początek końca rozwoju szlaków wodnych jak i transportu. Z Odry zniknęła żegluga czeska i niemiecka, a ich rolę przejęła kolej, zobowiązując się dostarczać ładunki Czechom i Niemcom po korzystnej cenie.

Powróćmy jeszcze do lat 40., do czasu zakończenia wojny, kiedy to polscy inżynierowie opracowali dwa typy holowników parowych które miały poruszać się po Odrze, były to: holownik o mocy 500 KM przeznaczony do tak zwanej „Odry wolnopłynącej” i holownik 250 KM na jej

skanalizowaną część. Budową tych jednostek miały zająć się stocznie holenderskie. Do roku 1949 zbudowano dziewięć holowników o mocy 500 KM (seria Bogów słowiańskich), w owym czasie były to bardzo nowoczesne jednostki. Zbudowano również trzynaście holowników 250 KM (seria Książąt słowiańskich). Do roku 1955 w kozielskiej stoczni zbudowano około ośmiu statków motorowych o ładowności 60 ton dla drogi wodnej Elbląg – Ostróda. Między Elblągiem a Gdańskiem dwa razy dziennie chodziły statki pasażerskie, przewoziły ludzi i ładunki (ryby, ziemiopłody). Na Wiśle oprócz żeglugi towarowej, chodziły statki pasażerskie z Gdańska aż do Krakowa. Statki te szły całą dobę, one również oprócz pasażerów zabierały ładunki. Bardzo ciekawe były dwutygodniowe wczasy na statku „Bałtyk” i „Waryński”. Statki te były wyczerowane przez Państwowy Fundusz Wczasów Pracowniczych. Oficer kulturalnooświatowy organizował zwiedzanie miast, kino. Odbywały się tańce na pokładzie spacerowym. Miałem relacje od kolegów, którzy na tych statkach odbywali praktykę szkolną. W latach (chyba 70.) nasza intelektualna elita nakręciła film pt.: „Rejs”. Wyśmiewano się tam z prostych wczasowiczów i oficera K.O. Jest to przykre. Te lata prosperity w transporcie śródlądowym trwały ledwie sześć lat.

Po reorganizacji resortu dróg wodnych w latach 1951–1952, transport na polskich rzekach przestał rozwijać się prawidłowo. Pomimo prężnej propagandy, dotyczącej szczególnie Odry miało miejsce szereg niezrozumiałych posunięć. Jednym z nich była decyzja dotycząca zmiany gatunku węgla do opalania kotłów na holownikach z serii „dużych holendrów”. Jednostki te zaprojektowane były na określony gatunek węgla, jednak dla zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych zaczęto używać niesortu co w rezultacie zamiast obniżyć wydatki powodowało nieustanne awarie kotłów, a co za tym idzie ciągłe remonty. Holowniki wycofywane były z eksploatacji i miesiącami stały w stoczniach. Należy jeszcze dodać, że palenie niesortem wykańczało palaczy. Ludzie ci pracowali w warunkach dziś niewyobrażalnych. Podobnych, nieprzemysłanych decyzji było bardzo wiele.

Na trasie Szczecin -Wrocław holowniki z barkami płynęły całą dobę w górę rzeki. Decyden-  
tom było tego jeszcze za mało. Jesienią 1953 roku brałem udział w 4-osobowej delegacji do ministra Popielą. Nam chodziło o storpedowanie pomysłu uprawiania żeglugi nocą w dół rzeki jako niewykonalnego w warunkach rzeki Odry. Polemika trwała kilka godzin rezultat był żaden. Kierownictwo żeglugi wyłudziło dotacje, stocz-

nie wyprodukowały setki pław z latarniami, strażnicy wodni co wieczór zapalali latarnie. Fikcyjnie odbyto próbny rejs opisany w prasie (szczegółów nie będę przytaczał). Kiedy przyszła duża woda pławy zostały pozrywane i poniszczone. Tak zakończył się pomysł rejsów nocą w dół rzeki. Powstawały jeszcze pomysły żeglugi zimą, i inne. Ciekawe dla mnie było to, że ani Czesi ani Niemcy, mimo że nie kochali władzy, to nie niszczyli gospodarki. Niemieckie stocznie produkowały statki na miarę XXI wieku, dla Rosji, dla Niemiec zachodnich, dla Szwajcarii. Czesi produkowali pogłębiarki o bardzo wysokim standardzie. Nasze stocznie produkowały potworki pływające, gorsze jak przed II Wojną Światową i gorsze od tych z lat 1945–1947, zaprojektowanych przez naszych inżynierów.

Tymczasem dla armatorów zachodnich te same nasze stocznie produkowały dobre nowoczesne statki co było niezrozumiałym zjawiskiem.

Warto jeszcze wrócić do lat 40. Zespół inżynierów pod przewodnictwem inż. Tilingera w roku 1948 wydał książkę „Drogi wodne” a inż. Lambor książkę p.t. „Locja rzeczna”. Od tej pory do dziś nic tak dobrego się nie ukazało. Cały szereg książek jakie były publikowane bazowało na przytoczonych publikacjach, reszta pomysłów przeważnie pochodziła ze Stanów Zjednoczonych. Nakładu tych książek nigdy nie wznowiono.

Stale prognozowano co to będzie jak ruszą inwestycje i po naszych drogach wodnych będą pływały duże statki i zestawy pchane. Nasze społeczeństwo jest tak nierozumne w temacie, że nie wie, że żadne pieniądze nie zmienią Odry w Ren a Wisły w Missisipi czy Wołgę. Ale rządowa telewizja pokazuje, że jak przekopie się Mierzęję Wiślaną to do Elbląga będą wpływały statki morskie – tylko nie mówi po co i jakie? Nie mówi również, że droga wodna Elbląg przez Nogat i ujście Wisły do morza nie jest dłuższa niż przez ten przekop i została zdewastowana w ostatnich 50 latach. Ale jej odbudowa będzie tańsza niż przekop i nie będzie Żuławom zagrażała katastrofą – co jest niemal pewne jeżeli przekopie się mierzęję i to w miejscu gdzie Nogat wpa-  
dał do morza.

Od dawna zabiegaliśmy o to aby Żegluga na Odrze rozszerzyła obszar pływania poza Odrę. Stało się to dopiero możliwe w 1955 roku. Jako kapitan towarowego statku za zgodą dyrekcji rozpocząłem rejsy z Gliwic do Gdyni. W Gliwicach ładowaliśmy części wagonów, produkty stalowe, w Gdyni lub w Gdańsku bawełnę, jutę, soki, herbatę. Z Bydgoszczy płynęły meble i rowery. Dla przedsiębiorstwa były to ładunki dochodowe jednak dla załogi nie, bo rozliczano nas

z tonokilometrów. Po roku 1956 udało się rozszerzyć obszar pływania na Niemcy wschodnie i Berlin zachodni. Po usilnym staraniu w 1960 roku po raz pierwszy w historii Żeglugi polskiej udało się trzem statkom załadowanym cementem odbyć rejs do Holandii. Następne rejsy były niemalże do wszystkich portów zachodniej Europy (poza Francją). Zrobiłem zdjęcie naszych trzech statków wychodzących na Ren. Wysłałem zdjęcia do prasy. Niestety nikt o tym historycznym fakcie nie napisał. Dlaczego? Dlaczego kierownictwo żeglugi ukrywało ten fakt i nie proponowało tych rejsów?

Rosjanie mają do dziś ważną umowę na korzystanie z dróg wodnych Kaliningrad – Odra. Jeszcze w latach 1955 – 1958 spotykałem się i rozmawiałem z załogami statków rosyjskich na Noteci. Wozili oni ładunki aż do Drezna. Problem dla nich tworzyły u nas zbyt niskie mosty budowane według norm z XIX wieku. Po II Wojnie Światowej odbudowywano mosty ponownie według starych norm. Kiedy w 1961 roku z ładunkiem cukru i z barką na holu płynęliśmy z Wrocławia do Gdyni, to Notec była już w stanie krytycznym. To właśnie ta droga E70, o której dziś się tylko mówi, ale nic się w tym kierunku nie robi.

Po roku 1960 stocznie podległe zjednoczeniu żeglugi i stoczni rzecznych, rozpoczęły masową produkcję statków towarowych o ładowności około 500 ton. Pod względem nawigacyjnym nie były to jednostki udane. Jednak posiadały one dobre warunki socjalne dla załogi. Co było zasługą Inspekcji Pracy ZG. Związku Zawodowego Marynarzy. W rejsach do Europy zachodniej ten fakt zasługiwał na uznanie. Statków tych zaczęło przybywać po kilkanaście rocznie. Do tego budowane były „pchacze” i barki do pchania. Nasza trójka w ramach rejsów próbnych odbyła jeszcze próbny rejs do Hamburga z ładunkiem węgla opałowego. Każdy statek miał na holu barkę również z węglem. Dostarczyliśmy około 2500 ton węgla. Ilość statków rosła szybciej niż można było wyszkolić załogi. Rejsy zagraniczne stwarzały dobre zarobki, rozpoczął się wyścig szczurów do wodopoju. Dyrekcja powołała nas na „kapitanów ds. szkolenia kapitanów”. Naszym zadaniem było odbywanie rejsów (przeważnie w dół Odry) z kapitanami którzy otrzymali uprawnienia. Pilotowaliśmy ich do Holandii, Belgii, RFN. Raz pilotowałem do Holandii kapitana w wieku przedemerytalnym. Coraz mniej sytuacja zaczynała mi się podobać. W 1964 roku opuściłem stanowisko kapitana z uwagi na stan zdrowia. Chciałem mieć jakiś większy wpływ na problemy dróg wodnych i transportu. Złożyłem ofertę do Inspekcji Pracy Zarządu

Głównego naszego Związku. Oferta została przyjęta i zostałem skierowany do szkoły inspekcji we Wrocławiu. Dzięki przychylności Dyrekcji Żeglugi zostałem urlopowany na czas trwania nauki. Po złożeniu egzaminów i otrzymaniu legitymacji, za porozumieniem stron przeszedłem wiosną 1965 roku na etat inspektora pracy. Miałem zarabiać prawie o połowę mniej niż wynosiła moja średnia pensja kapitana pierwszej klasy w żegludze. Ale takie były realia płacowe w PRL-u. ZG naszego związku na śródlądziu utrzymywał dwa inspektoraty. W Warszawie nadzorowali oni zakłady od Krakowa do Gdańska (z Elblągiem i Olsztynem) a we Wrocławiu obszar od Katowic do Szczecina z Poznaniem i Zieloną Górą. Było to u nas około 26 zakładów zatrudniających ponad 20 tys. pracowników. W skład tych zakładów wchodziły drogi wodne (administracja) transport wodny, stocznie rzeczne, przetwórstwo i handel rybami, meteorologia i ochrona środowiska, budownictwo hydrotechniczne, biura projektowe – Navicentrum i Hydroprojekt. Inspektorem we Wrocławiu od 10 lat był inspektor Daniak. Jednak ostatnio był poważnie chory i wobec zwiększonych zadań od 1965 roku niezbędny był drugi etat. Mieliśmy spory wpływ na inwestycje w nadzorowanych zakładach. Każda dokumentacja dotycząca zakładu budowli hydrotechnicznej czy statku musiała być przez nas opiniowana i to co leżało w naszych kompetencjach (a było zgodne z wymogami prawa) mogliśmy wyegzekwować. W transporcie wodnym nie działało się dobrze. Brak wykwalifikowanych załóg powodował, że rocznie notowaliśmy ponad 20 wypadków śmiertelnych. Napisaliśmy z Inspektorem Daniakiem tematy i scenariusze do dwóch filmów instruktarzowych. Zjednoczenie przyznało dotacje na ich realizację. Realizatorem była „Czołówka Wojskowa” a reżyserem Lech Ordo. Filmy powstały w naturalnej scenerii na trasie od Gliwic do Szczecina. Filmowane były pociągi holownicze, zestawy pchane, i naturalny ruch na Odrze. Nakręcony był materiał na film oświatowy, który miał powstać za zgodą zjednoczenia. Był to rok 1968. Nasza dzielna armia poszła bronić socjalizmu u braci Czechów (zabrano nam asystenta operatora – pojechał ten wyczyn filmować). Nastąpiły duże zmiany. Zjednoczenie przeniesiono do Wrocławia. Przemiany polityczne spowodowały, że sytuacja stale się pogarszała. Wracając do w/w filmów – dzisiaj dwie ich kopie (a tylko tyle wykonano) w dziwny sposób zaginęły. Nikt nie jest w stanie powiedzieć jak to się stało.

Lata 70. były początkiem końca PRL-u. W 1974 roku zmarł inspektor Daniak. Nastąpiły zmiany w inspekcji. Najgorsze jednak było przed nami.

Po zmianie konstytucji i potworzeniu małych województw. drogi wodne przejęło ministerstwo rolnictwa. Tylko odrzańska droga wodna i pieniądze na jej modernizację pozostały w Ministerstwie Żeglugi. Powstało przedsiębiorstwo „Zarząd Odrzańskiej Drogi Wodnej” i dwa przedsiębiorstwa budownictwa hydrotechnicznego: „Odra I” w Opolu i „Odra II” we Wrocławiu. Inspektorzy pracy utracili samodzielność i zostali podporządkowani Okręgowemu Inspektorowi Pracy we Wrocławiu. Ciekawe zjawisko nastąpiło kiedy partia ogłosiła się „rządzoną”. W domu związków we Wrocławiu gdzie mieli swoje biura inspektorzy pracy, razem z wojewódzkim inspektorem było nas 60 osób. W tym tylko trzy osoby należały do partii. Kiedy partia stała się rządząca, wszyscy masowo poczuli miłość do partii i stali się jej członkami. Tylko 3 nasze koleżanki inspektorki pozostały bezpartyjne. Można by było długo opisywać jak trwonione były środki inwestycyjne. Ja utraciłem swój obszar działania i przedsiębiorstwa. Potem był stan wojenny. Nastąpiła wielka smuta, jak po śmierci Iwana Groźnego w Rosji. Zmiany nastąpiły wszędzie. W głównym inspektoracie w Warszawie władzę objęli członkowie partii. Z zakładów odeszli starzy działacze, władzę objęli członkowie partii. Praktycznie w całym kraju w administracji, sądownictwie i przedsiębiorstwach władzę objęli nowi ludzie. Mój los był nienajlepszy. Za-

tykano mną różne dziury. Kontrolowałem urzędy miast, gmin, szkoły, gospodarstwa rolne. Była to dla mnie dobra lekcja, bo nie miałem pojęcia w jakim bałaganie obraca się mój kraj. Wiadome dla mnie było, że to już koniec. W 1986 roku Okręgowy Inspektor Pracy zaproponował mi żebym przeszedł na emeryturę, bo po co będę się męczył. Propozycję przyjąłem. Sytuacja w Żegludzie na Odrze w zasadzie nie odbiegała od sytuacji w innych przedsiębiorstwach. Ciągłe reorganizacje. W żegludzie tych lat było ich 12, zmieniło się ok. 30 dyrektorów. Tego nie wytrzyma żadna firma na świecie.

Dramatem jest, że nasze elity nie zdają sobie sprawy z tego, że aby czymś rządzić lub coś robić to trzeba się na tym znać. Liczyliśmy, że jak to się rozleci to w nowym systemie wszystko wróci do normalności. Minęło 17 lat i raczej spotkał nas zawód bo nadal nic nie jest normalne. W okręgu wrocławskim pracuje dzisiaj około 250 inspektorów pracy (było 57), ale czy prawo pracy jest teraz przestrzegane? Zmarnowałem 42 lata pracy dla transportu wodnego i gospodarki wodnej. Pożytek z tego chyba będą miały tylko trupojady. To takie robaki, które rodzą się w martwym organizmie i gniją jak wszystko zjedzą. Prawda o faktach z przeszłości nie jest nikomu potrzebna.

*Kapitan Żeglugi Romuald Olszewski*

## Wspomnienia Komandora Wróblewskiego

Gdy pełniłem służbę w Świnoujściu, w dowództwie Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego wiadomości co się dzieje „na flocie” dość łatwo docierały do mnie. Często odwiedzali mnie koledzy. Wizyty nie zawsze kończyły się herbatką, ( czym moja żona nie bardzo była zachwycona). Trzymając rękę na pulsie wymieniałem opowieści. Pewnego razu przybył do Sztabu SON-u Henio. Lubił on chwalić się swoimi znajomościami ( przyjaźnił się, jak twierdził z aktorem Kazimierzem Rudzkim) i różnymi nabytkami. Opowiadał że ma mieszkanie w Gdyni oświetlone latarniami zebranych z dawnych dorożek. Zrewanżowałem mu się wyciągnąwszy spod łóżka walizkę pełną rewolwerów. Gdy Henio moją zdobycz zobaczył, podskoczył na krzesło, wyciągnął ręce do góry i rzekł ( w formie pytania): - Mieciu! Czyś ty zwariował? Chcesz zgnić w kryminale? Ja tego nie widziałem!

Wzruszony tymi pytaniami, wieczorową porą, wsadziwszy do kieszeni po kilka rewolwerów,

poszedłem do przystani promu i gdy nikogo w pobliżu nie było – wrzuciłem je do Świny.

Zostawiłem sobie tylko jednego ślicznego „Walterka”, ostatnią zdobycz i pamiątkę z Helu. Pożegnałem się z nim po ukazaniu się rozkazu zdania obowiązkowego „do depozytu” wszystkiej broni ręcznej. Urządziłem mojemu ulubieńcowi pogrzeb. Wsadziłem go do blaszanego pudła wymoszczonego szmatami i smarem, wzięłem łopatę i udałem się do pobliskiego parku. Wybrałem tam, przy alejce trzy drzewa duże i grube, które wyznaczały swoimi pniami bardzo dokładnie miejsce z dwóch nabeżników i tam go pochowałem. Później, gdy bywałem w Świnoujściu często to miejsce odwiedzałem i na tym się kończyło, gdyż czekałem na lepsze czasy. Dziś już nie pamiętam tych drzew.

Muszę szczerze przyznać że w SON-ie dobrze się czułem pełniąc tam służbę. Podlegając bezpośrednio komandorowi Kasperskiemu podziwiałem jego pracowitość i wnikliwość w rozwią-

zywaniu trudnych zagadnień które się spiętrzyły w tym garnizonie.. Pierwszą czynnością jakiej dokonał komandor Kasperski było zwołanie odprawy wszystkich podległych oddziałów i wysłuchanie ich zakresu czynności, wielkości potrzeb i zamierzeń usunięcia braków. Następnie, wraz ze swoim zastępcą i ze mną (jako sekretarzem) odbyliśmy bardzo szczegółową inspekcję poczynając od lotniska w Dziwnowie, poprzez stanowiska artylerii na wyspie Kasibórz i magazynów broni podwodnej w południowej części tej wyspy, aż po koszary marynarskie w garnizonie Świnoujścia. Notowałem wszystkie uwagi, uzupełniając je odręcznymi szkicami. Po powrocie z tej inspekcji sporządziłem dokładne sprawozdanie, z którego wyłonił się obraz ogromu zniszczeń tamtejszych jednostek, wysadzonych w powietrze bunkrów artyleryjskich, zniszczonych stanowisk dział kalibru 305 i 280 milimetrów, ogołoconych ze wszystkiego, co można było odkręcić, zdemontować i zabrać. Taką schedę otrzymaliśmy po naszych „bratnich oddziałach” do użytkowania. Trzeba było mieć za-

pał i wytrwałość komandora Kasperskiego aby tchnąć życie w te ruiny.

Niechcący dotarliśmy swym samochodem – zmodyfikowanym Willisem – do ogrodzonego drutem kolczastym od morza terenu ze świeżo postawionymi barakami. Na bramie ogrodzenia widniał napis: „Ośrodek Wypoczynkowy Rady Ministrów”. Ośrodek zbudowany w lesie sosnowym, wytyczone alejki i dróżki, słupy oświetleniowe wzdłuż alejek. Przez otwarte okna widać było bogate wyposażenie, w każdym pokoju duża skrzynia z ekranem szklanym. Mieszkańcy opowiadali że są to aparaty telewizyjne. Przy ostatnim baraku, większym niż inne, krzątali się, ustawiając meble, mężczyźni w szarych ubraniach i w okrągłych czapeczkach na głowie. Na zewnątrz tego baraku stali strażnicy z karabinami. Nie pytani przez nikogo przemknęliśmy przez tę oazę ówczesnego luksusu. Wartownicy przy bramie onieśmieleni byli zapewne widokiem panów w granatowych mundurach ze złotymi galonami.

*Kmdr por. Mieczysław Wróblewski*

## Rajmund Toby

Rajmund Toby urodził się w 1931 roku. Rozpoczął naukę w szkole przed wojną. Po maturze w 1951 roku podjął studia na Politechnice Gdańskiej na Wydziale Budowy Okrętów. W 1955 roku otrzymał nakaz pracy w Kozielskiej Stoczni Rzecznej. Pracował tam na stanowisku inżyniera produkcji, następnie głównego technologa i dyrektora technicznego. W czasie pracy w stoczni kozielskiej projektował śruby napędowe i dozorował ich wykonawstwo. Przeprowadzane tam były remonty maszyn parowych i budowa nowych jednostek. Powstały tam także jedne z pierwszych pchaczy. Budowane były również barki motorowe przeznaczone na Kanał Elbląski oraz motorówki inspekcyjne.

Nadbór – wspomina Rajmund Toby – był pod naszym nadzorem technicznym, podobnie jak inne małe holendry czyli: Światopełk, Bożydar, Bożymir, Bronisz, Chwalisław, Jurand, Mestwin, Mściwoj, Radosław, Ścibor, Zbyszko i Sędziwój. Cała ta seria holowników parowych nazwana męskimi imionami słowiańskimi weszła do eksploatacji około 1949 r. Później w Koźlu zbudowano jeszcze dwa holowniki: Bogumił i Bogusław o podobnych parametrach jak Nadbór, weszły one do eksploatacji ok. 1955 r. i były nieco nowocześniejsze.”



Od 1963 roku pracował w Żegludze na Odrze w Koźlu. Zajmował się naprawami floty, urządzeń portowych i przeładunkowych. Dużo nauczył się od Ślązaków – autochtonów, którzy mieli

ogromne praktyczne doświadczenie. Poza pracą związaną z konserwacją i naprawami uczył także w Technikum Stoczni Rzecznych w Koźlu.

Od 1968 pracował we Wrocławiu w Żegludze na Odrze jako główny mechanik, a od 1970 w Zjednoczeniu Żegluga Śródlądowej i Stoczni Rzecznych jako naczelnik Wydziału Głównego Mechanika. W latach 1978 – 1980 pracował w Czechosłowacji przy budowie portu rzeczno-łobosice na rzece Łabie jako kierownik zaplecza techniczno-sprzętowego. W 1980 wrócił do Zjednoczenia Żegluga, a od 1984 do emerytury pracował w Żegludze na Odrze.

Doświadczenie zawodowe wykorzystywał także biorąc udział w posiedzeniach ekspertów Komisji Dunajskiej, która składała się z trzech sekcji: łączności radiowej, normalizacyjno-technicznej i ochrony środowiska. Pan Rajmund wspomina, że na konferencjach ekspertów łatwo było zaobserwować, że gdy jakiś referat wygłaszał Rosjanin, to zawsze jako pierwsze zgłaszały się dwie osoby by zabrać głos w dyskusji: Bułgar, który udzielał pełnego poparcia bez względu na temat i treść referatu oraz przedstawicielka Rumunii, która zajmowała bardzo krytyczne stanowisko. W Komisji Dunajskiej występował w roli obserwatora z ramienia Komisji Odry. W identycznej roli występował przedstawiciel NRF, zawsze podkreślał, że jest przedstawicielem Rządu Niemieckiego w charakterze obserwatora. Prawdopodobnie Niemcy biorąc pod uwagę możliwość połączenia w przyszłości NRF i NRD nie chcieli się wiązać przepisami dotyczącymi żegluga Dunajskiej, by móc ewentualnie przenieść część przepisów reńskich.

Kilkakrotnie brał również udział w pracach Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej w Komisji Maszynowej, dotyczącej w większej mierze statków morskich. Sesje, które odbywały się m. in. w Moskwie, Sofii i Warnie były bardzo uporządkowane organizacyjnie z wiodącą rolą Związku Radzieckiego.

Bezpośrednia współpraca techniczna zawiązała się natomiast pomiędzy Żegluga na Odrze we Wrocławiu a Niemiecką Żegluga Śródlądową. Spotkania odbywały się raz do roku na przemian w Polsce lub NRD. Pierwsze spotkania odbywały się z udziałem tzw. „gumowego ucha” – był to pan w ramach zespołu NRD prawdopodobnie znający język polski. Poza przysłuchiwaniami nie wykazywał żadnej aktywności i nie zabierał głosu. Od razu było wiadomo przy kim nie należy rozmawiać – koledzy z NRD mrugali do nas ostrzegając przed panem w ciemnym garniturze. Po pewnym czasie kontrola nad spotkaniami rozluźniła się.

Znajomość języka niemieckiego bardzo przydawała się w dyskusjach merytorycznych, ale jednocześnie była powodem swoistego pokrzywdzenia pana Rajmunda w czasie posiłków. Musiał tłumaczyć rozmowy, co sprawiało, że często łyżka z zupą zastygała w powietrzu na dłuższą chwilę.

Poza osiągnięciami zawodowymi i odznaczeniami z branży żegluga, miał też wiele osiągnięć związanych z inną życiową pasją – myślistwem. Wielokrotnie był mistrzem strzelectwa w województwie opolskim. Raz zdobył także mistrzostwo Polski.

*Maciej Klim*

## Konferencja Wodne szlaki turystyczne Wrocławia i okolic

Urząd Miejski Wrocławia oraz Centrum Turystyki Wodnej PTTK, Komisja Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK i Oddział Wrocławski PTTK zapraszają do Wrocławia na konferencję „WODNE SZLAKI TURYSTYCZNE WROCŁAWIA I OKOLIC”, która odbędzie się 11 kwietnia 2008 r. w ramach rozpoczęcia sezonu wodniackiego Odra 2008.

Celem konferencji jest promocja walorów turystycznych Odry Wrocławskiej, w szczególności Wrocławskiego Węzła Wodnego, dorzecza Środkowej i Górnej Odry, a także zintensyfikowanie działań mających na celu turystyczne oży-

wienie Odry – ważnego europejskiego szlaku wodnego.

Międzynarodowy charakter Odry, jej potencjał turystyczny oraz wzrost zainteresowania turystyką wodną powoduje, że możliwościom wykorzystania Odry do celów turystycznych należy poświęcić więcej uwagi.

Miejscem konferencji jest Wrocław, który jest największym i najważniejszym na Odrze węzłem wodnym, posiada korzystną lokalizację w dorzeczu Odry oraz prężne środowisko wodniackie, zainteresowane rozwojem turystyki wodnej, tak we Wrocławiu jak i na całej Odrze.

Znaczenie Wrocławskiego Węzła Wodnego dla turystyki wodnej jest niezwykle ważne, a jego udrożnienie i udostępnienie wodniakom jest zadaniem pierwszorzędnej wagi. Chcemy, aby ten problem zwrócić uwagę wszystkich zainteresowanych żegluga i turystyką wodną.

Do udziału zapraszamy żeglarzy, kajakarzy i motorowodniaków, działaczy turystycznych, naukowców i praktyków zajmujących się szlakami wodnymi, przedstawicieli samorządu terytorialnego, instytucji zajmujących się gospodarką wodną i żegluga śródlądową, armatorów żeglugi pasażerskiej towarowej oraz innych użytkowników szlaków wodnych.

Konferencja jest kontynuacją zainicjowanego w 2007 r. przez Centrum Turystyki Wodnej PTTK i Komisję Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK cyklu „Wodne szlaki turystyczne Polski”, który stanowi fragment prac nad zaleconymi przez UE programami zagospodarowania dorzeczy głównych rzek Europy. W czerwcu 2007 r. w Bydgoszczy odbyło się pierwsze seminarium na temat turystycznych szlaków wodnych, wywołując duże zainteresowanie środowisk zainteresowanych szlakami wodnymi w Polsce, ich stanem i perspektywami wykorzystania.

Problematyka konferencji obejmuje następujące zagadnienia:

1. Ogólna charakterystyka szlaków wodnych dorzeczca Środkowej i Górnej Odry.
2. Drogi wodne, szlaki kajakowe i akweny dostępne dla jachtingu w dorzeczu Odry.
3. Wrocławski Węzeł Wodny.
4. Stan turystyki wodnej w dorzeczu Odry – zrealizowane i planowane przedsięwzięcia.

5. Odpowiedzialność samorządów i społeczności lokalnych za udostępnianie szlaków wodnych i zapewnienie bezpieczeństwa.

6. Bezpieczeństwo na wodzie i znakowanie szlaków wodnych.

7. Działania proekologiczne i związane z gospodarką wodną.

8. Warunki pozyskiwania dotacji i kredytów na cele „wodne” i turystyczne.

9. Przykłady doświadczeń z innych regionów, oferty współpracy.

### **Przewidywany program imprezy:**

godz. 9–14 – konferencja, hotel „Wodnik”, ul. Na Grobli 28 we Wrocławiu,

godz. 14–16 – obiad i rejs po Wrocławskim Węźle Wodnym,

godz. 16–19 – uroczyste rozpoczęcie sezonu wodniackiego Odra 2008 oraz festyn wodniacki na terenie HOW Rancho, ul. Na Grobli 49.

### **UWAGA!**

Noclegi i wyżywienie uczestników we własnym zakresie – organizatorzy mogą pośredniczyć w rezerwacji noclegów.

Pozostałe informacje w karcie zgłoszenia.

Zgłoszenia udziału prosimy przesyłać do 15 marca 2008 roku na adres:

Oddział Wrocławski PTTK, 50–106 Wrocław, Rynek-Ratusz 11/12, mail: [biuro@pttk.wroclaw.pl](mailto:biuro@pttk.wroclaw.pl), faks 071 343 67 46, tel. 071 343 03 44, z dopiskiem „Konferencja”.

W związku z publikacją, którą chcemy przygotować na konferencję, istnieje możliwość nadsyłania komunikatów o objętości do 10 stron znormalizowanego maszynopisu, także do dnia 15 marca 2008 r.

*W gazetach (lub czasopismach) napisali, w telewizji pokazali*

## **„Zanik pamięci”**

„W przeszłości doskonała pamięć była nieodłączną cechą geniuszy. Tomasz z Akwinu swoje dzieło „Summa Theologica” w całości ułożył w głowie i podyktował z pamięci. Seneka potrafił powtórzyć 2 tys. imion w takiej kolejności, w jakiej je usłyszał.” Dziś „co trzecia osoba przed trzydziestką nie pamięta własnego numeru telefonu. Najmłodsze pokolenie pamięta tylko o tym, co jest w pamięci znajdujących się pod ręką elektronicznych gadżetów.” Wprawdzie „wspomaganie naszej pamięci nowymi technologiami wydaje się nieuniknione, bo coraz szybciej przybywa informacji do zapamiętania.” Ale wydaje się, że „nasze dzieci niedługo będą sprawdzać

na palmtopie, jak się nazywają”. (Monika Florek-Moskal „Zanik pamięci”, „Wprost”, 06.01.2008 r., s. 85)

„Absurdalne obszary ignorancji i nieznamomości historii ukazała przeprowadzona dla „The Independent” ankieta, w której wzięło udział 2069 dorosłych Brytyjczyków. Okazało się bowiem, że 11% procent z nich uważa, że Adolf Hitler jest wymyśloną osobą, a 9% sądzi, że Winston Churchill nigdy nie istniał. Z kolei włoski dyktator Benito Mussolini za nieprawdziwą postać uznany został przez 33% ankietowanych. Lord Janner of Braunstone prezes Holokaust Educational Trust, komentując dla gazety wyniki powiedział:

„To straszliwe oskarżenie poziomu wykształcenia całej generacji. Wróćmy do ankiety i zobaczmy w jakie z kolei postacie wierzą Brytyjczycy. 57% jest przekonanych, że istniał król Artur, a 27%, że Robin Hood. 5% uważa, że grany przez Arnolda Szwarzeneggera Conan Barbarzyńca jest postacią historyczną. Brytyjczycy mają więc olbrzymi kłopot, żeby odróżnić świat filmowy od rzeczywistego. 3% wierzy w bitwę w Helmowym Jarze z „Władcy pierścieni”, a 2% pytanych w bitwę o Endor z filmu „Powrót Jedi”. Nie wierzą natomiast w bitwę o Ardeny (52%), w wojnę stuletnią (44%) czy bitwę pod Hastings (15%). Historyk Michael Wood mówi o zniszczeniu wiedzy dotyczącej przeszłości przez wielkie produkcje filmowe, które w społecznej świadomości wypierają słabo ugruntowaną w szkole wiedzę historyczną. Hollywood wypacza historię, dając w zamian rozrywkę. Z kolei historyk Andrew Roberts uważa, że główną przyczyną ignorancji Brytyjczyków jest porzucenie nauki historii opartej o daty i głęboki kontekst wydarzeń. „W ciągu jednej generacji tracimy naszą narodową pamięć, a dla Brytyjczyków, którzy mają tak wyjątkową i skomplikowaną historię jest to całkowita tragedia” – dodaje Roberts. („Robin Hood pokonał Winstona Churchilla”, BW, „Życie” 07.04.2004 r.)

„Ted Turner – multimilioner, magnat medialny, największy amerykański posiadacz ziemski, trzeci mąż Jane Fondy, znany jako założyciel CNN, telewizji informacyjnej jest znany również z kontrowersyjnych wypowiedzi. W tym z takiej, że: „Stany Zjednoczone zamieszkują jedni z najdurniejszych ludzi na świecie. Chciałbym, żebyście mieli świadomość, że my o tym wiemy – głośił.” („Dziennik”, Dodatek „Kultura”, „Książki”, s. 88/2007 r., Ewelina Kustra)

Nie są natomiast powszechnie znane wyniki pewnej ankiety, jaką przeprowadzono na potrzeby brytyjskiego urzędu imigracyjnego, opiniującego wnioski o przyznanie obywatelstwa. Kandydatom na Brytyjczyków zadawano w niej pytania z wiedzy o historii Wielkiej Brytanii i historii państwowości tego Królestwa. Idąc niejako „za ciosem” zlecono podobną ankietę adresowaną tym razem do obywateli brytyjskich. Po porównaniu wyników obu ankiet okazało się, że Brytyjczycy lokują się ze swą wiedzą w okolicy

końca tabeli wyników pierwszej z ankiet, na czele której – z wszystkich narodowości – znaleźli się Polacy. Kapitan „Nemo” wyniki tej ostatniej z ankiet wyjątkowo cytuje z pamięci. Przyczyn tego odstępstwa od reguły należy upatrywać w przypadkowości uzyskania tej informacji – przeczytanej przez czyjeś ramię, a wydrukowanej najdrobniejszym drukiem, na którejś (kolejnej) stronie jakiejś gazety (lub czasopisma).

Mimo że „Hollywood dalej wypacza historię” a „wielkie produkcje filmowe wypierają słabo ugruntowaną w szkole wiedzę historyczną widzów na całym Świecie, to nasze szkolnictwo i społeczeństwo nie są takie najgorsze, skoro nasi przedstawiciele na emigracji posiadają wiedzę historyczną większą niż nacje wśród których przebywają. Inna sprawa czy posiadają równie bogatą wiedzę o historii państwa, z którego pochodzą i czy potrafią „odróżnić świat filmowy od rzeczywistego”. To należało by przebadac kolejną ankietą ale już na nasze potrzeby. Np.: czy wierzą, podobnie jak wspomniani wyżej Brytyjczycy, że postaciami historycznymi są: Zorro, Janosik, Kapitan „Żbik”, Kapitan Kloss, czy bohaterowie wznowionego właśnie niezliczony już raz przez TVP serialu „Cztery pancerni i pies”? A także, czy wiedzą, że Hitler i Stalin nie są wymyślonymi osobami? Bez względu na wyniki takiej ankiety należy domniemywać „z przekonaniem graniczącym z pewnością”, że mając nie mniej niż Brytyjczycy „wyjątkową i skomplikowaną historię” – nie tracimy tak mocno jak oni „naszej narodowej pamięci” i nie należymy do „jednych z najdurniejszych ludzi na świecie”.

Ciekawe, co na to wszystko brytyjski (i polski) historyk – Norman Davies? A kogo Ty, Drogi Czytelniku zapamiętałeś jako najbardziej znanego Polaka na Świecie? Albo najważniejsze wydarzenie z naszej historii? Skleroza – jak wiadomo – nie boli więc profilaktycznie, dla przećwiczenia pamięci własnej może i my zrobimy na ten temat ankietę? Niech jej wyniki (jakie by nie były) przyczyniały się do utrzymania poziomu wykształcenia przyszłych generacji aby całkowicie im nie zanikła pamięć historyczna. Ta codzienna nie będzie im potrzebna. Zastąpią ją przecież elektroniczne gadżety.

*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**