

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 58

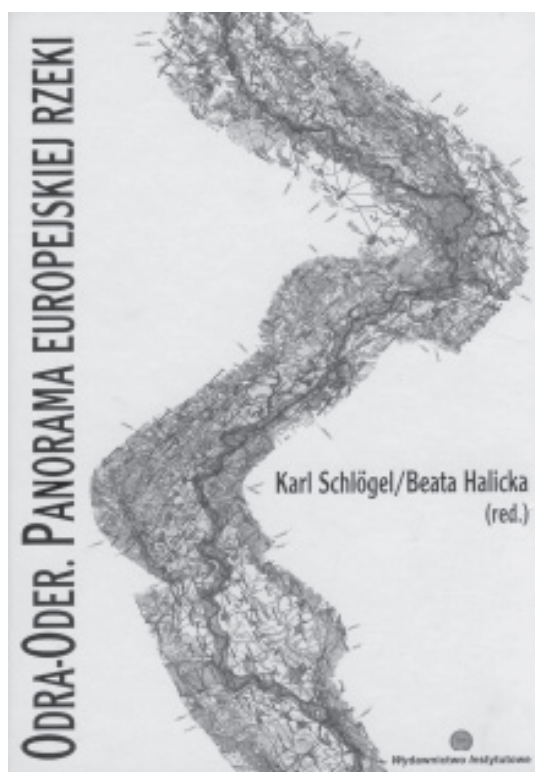
Rok VI

Czerwiec 2008 r.

Zapraszamy

Zapraszamy 25 czerwca o godz. 19⁰⁰ do sali 136 w gmachu głównym Politechniki Wrocławskiej na promocję książki „Odra-Oder. Panorama europejskiej rzeki” wydanej przez Uniwersytet Europejski VIADRINA we Frankfurcie n/Odrą.

Będzie to również okazja spotkanie z prof. Karlem Schlegelem i dr hab. Beatą Halicką, inicjatorami frankfurckich zainteresowań Odrą oraz z autorami książki, m.in. red. Jerzym Kułtuniakiem, prof. Janem Harasimowiczem, prof. Stanisławem Januszewskim.



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

Kolej alpejska

Wśród alpejskich linii kolejowych szlak wiodący przez przełęcz Semmeringu zajmuje wyjątkową pozycję. To najstarsza linia kolejowa przecinająca Alpy, łącząca prowincje monarchii Austro-Węgierskiej ze Śląskiem oraz krajami niemieckimi na północy i Adriatykiem na południu.

Projekt budowy alpejskiej linii kolejowej dyskutowany w latach 30. XIX w. zyskał w 1841 r. wsparcie państwa. Inż. Carl Ghega, znany ze swych prac w Ameryce i z budowy linii Triest-Graz opracował w latach 40. projekt techniczny trasy, która na odcinku 28 km pokonuje różnicę wysokości 461 m. Realizacja wymagała budowy wielu wiaduktów oraz tuneli. Najdłuższy z tych ostatnich sięga 1512 m. Wiele z nich drążono po liniach krzywych. Początkowo rozważał koncepcję kolei linowej, później zmodyfikował ją – zważywszy rozwój taboru kolejowego, szczególnie nowych parowozów, które pojawiły się w Austrii z przełomem lat 40–50. XIX w.

17 lipca 1854 r. kolej żelazna przecięła Semmering. Na trasę wprowadzono lokomotywy Wilhelma Engertha znane pod mianem „Werning”. W 1858 r. miejsce państwa – właściciela linii kolejowej – zajęło towarzystwo akcyjne. Eksploatacji linii w latach 60–70. XIX w. nie towarzyszył wyraźny postęp techniczny.

W międzyczasie Alpy przecięły dwie konkurencyjne linie kolejowe. Jedna wiodła przez Brenner (1867), druga przez Seltzhal i St. Michael (1872) w kierunku Triestu i Wenecji. To jak i rozwój przemysłu wywołały w latach 90. XIX w. potrzebę modyfikacji taboru kolei Semmeringu. Wprowadzono nowe parowozy, o większej mocy. Na linii pojawiły się również pociągi pospieszne. W 1912 r. trasę alpejską pokonywały pociągi rozwijające prędkość 70 km/godz. W okresie II wojny światowej tędy prowadzono dostawy węgla ze Śląska do Włoch, a od 1941 r. dostawy wojenne w kierunku Jugosławii. Jeżeli w pierwszych latach XX w. transportowano linią ok. 1000 t towarów rocznie, w okresie międzywojennym 6000 t – to w latach II wojny światowej wielkość ta wzrosła do 75 000 t. W 1940 r. wprowadzono na trasę nowe parowozy rzędu 59 typu 1Fh4v. ciągnące składy o masie 520 T. W 1943 r. zastąpiono je doskonalszymi parowozami rzędu 52, a w 1944 r. nowymi rzędu 42, a w końcu 59.

W 1959 r. linię zelektryfikowano. Do dzisiaj bezustannie wprowadza się na trasę coraz doskonalsze elektrowozy. Linia odgrywa i odgrywać będzie ważką rolę w systemie transportu kolejowego Austrii.

Najciekawszym jest odcinek wiodący od Glognitz do Semmeringu, długości 28,4 km. Zbudowano tutaj 12 wiaduktów. Najdłuższym jest wiadukt „Payerbachgraben” (254 m), najwyższym (46 m) – „Kalte-Rinne”. Na trasie do Semmeringu linia pokonuje 14 tuneli. Najdłuższym jest tunel „Wolfsberg” (440 m), najkrótszym „Krausel” (14 m). Te dzieła inżynierskie pozostają wpisane we wspaniały alpejski krajobraz, pociągający zmieniającą się bezustannie perspektywą, różnorodnością formy wiaduktów, tuneli, ogromem pracy włożonej w trasowanie linii pnącej się wzdłuż stromych zboczy. Roztacza się stąd wspaniały widok na alpejskie osady, malownicze, zagubione wśród gór stacje kolejowe, wieńczące szczyty klasztory i zamki.

Nic dziwnego, że korzysta się z linii nie tylko w celach utylitarnych – również rekreacyjnych. Kursują tutaj specjalne pociągi turystyczne ciągnące wagony pochodzące z pierwszych lat XX w. Stacją docelową jest Semmering. Kompromis pomiędzy entuzjastami starej techniki a ekologami sprawił, że składy te sprzęgane są z elektrowozami pochodzącymi z przełomu lat 50/60. XX w.

Równie malownicza i imponująca pozostaje do dzisiaj kolej górską przecinająca Pireneje Orientalne z Francji do Hiszpanii. Przykładów turystycznego wykorzystania starych szlaków kolejowych w celach turystycznych znaleźć można w Europie wiele.

Gdy przejdziemy na Dolny Śląsk to jedną z najciekawszych stanowi trasa kolei „Bystrzyckiej”: Jedlina Zdrój – Jugowice – Zagórze Śl. – Świdnica. Niestety od lat 90. XX w. pozostaje wyłączona z ruchu. Martwa linia kolejowa weryfikuje programy rozwoju, zadaje kłam twórcom programów dezindustrializacji, obnaża ich niekompetencję. A stać się mnoże impulsem aktywizującym gospodarkę turystyczną regionu. Mogą kursować tutaj parowozy. Mogą przecinać wspaniałe wiadukty, mosty, tunele pochodzące z przełomu XIX/XX w. To również malownicza architektura stacji kolejowych Jedliny, Jugowic, Zagórze. Wspaniałe krajobrazy Gór Wałbrzyskich i Sowich. Trasa obfitująca w liczne zabytki techniki, związane również z górnictwem, włókiennictwem, energetyką. To trasa wprowadzająca w sztukę kształtowania przestrzeni, industrializacji i agrokultury, turystyki i rekreacji. To malownicze pensjonaty i sanatoria Jedliny, sztuczny zbiornik wodny w Zagórze ze wspaniałą zapórą z 1917 r., zamkiem w Grodnie, zabytkami

Świdnicy i doliny rzeki Bystrzycy. Wzdłuż linii rozpostarte są osady dysponujące niezłą infrastrukturą turystyczną i jeszcze większymi możliwościami. A nade wszystko przyrodą i bogatą tradycją historyczną, której pomniki podnoszą jej walory poznawcze.

Czy linia „Bystrzycka” pozostanie martwą? Miejmy nadzieję, że nie, że otworzy region Europy. Stara trasa kolejowa stanowić może najwłaściwszą ku niej drogę.

Stanisław Januszewski

O nowej książce Bolesława Orłowskiego *Fenomen turystyki industrialnej*

Dzieła kultury technicznej od poł. XX stulecia coraz częściej wkraczają w obszar zainteresowań społeczeństw. Postrzegane bywają w kategoriach dóbr kultury – zabytków przemysłu i techniki, nośników informacji, prowadzących nie tylko w dziedzinie techniki czy sztuki budownictwa przemysłowego, także w sferę złożonych relacji na linii technika – człowiek – środowisko. Podnosi się przy tym nie tylko ich walory poznawcze, ale i edukacyjno-oświatowe i kształcące ducha „przedsiębiorczości”. Z nadejściem epoki dezindustrializacji ochrona zabytków przemysłu i techniki zyskała na wadze. Uświadomiono sobie, że może odgrywać ważną rolę w kształtowaniu programów rewaloryzacji obszarów postindustrialnych, w poszukiwaniu nowych programów rozwoju społeczności lokalnych. Tak ochrona dzieł kultury technicznej zyskiwała i zyskuje nowych kontekstów, nie tylko kulturowych, ale i tych wyrażanych językiem ekonomii, gospodarki i polityki społecznej.

Myśląc o włączaniu zabytków przemysłu i techniki w krąg współczesnego życia uznano, że wdzięcznym polem ich eksploatacji może być turystyka. Zrodzone na kanwie studiów i badań przemysłowej spuścizny stowarzyszenia i organizacje pozarządowe już w latach 60. XX w. jednoczyły wysiłki, także w skali międzynarodowej, aktywnie promując nowy produkt turystyki – turystykę industrialną. Dzisiaj to oferta znacząca, jeśli zważymy, że zrewaloryzowany obszar portowy Genui odwiedza rocznie ok. 4 500 000 osób, milionami liczone są odwiedziny Ironbridge, Creseut-Montceau les Mines czy dzieł techniki górniczej i hutniczej Ruhry czy Westfalii.

Temu fenomenowi, zrodzonemu w Europie ostatniego 50-lecia poświęcił uwagę znany historyk techniki prof. Bolesław Orłowski, akcentując przy tym i jego polskie rodowody i wagę jaką rozwój oferty turystyki industrialnej może mieć i dla gospodarki obszarów postindustrialnych.

Rozpoczyna od wprowadzenia w przedmiot nowej, kształtującej się od lat 50. XX w. dyscy-

pliny naukowej, jaką staje się archeologia przemysłowa, poprzez zabytki przemysłu i techniki odczytująca i objaśniająca procesy cywilizacyjne właściwe epoce nowożytnej, epoce industrialnej. Definiuje jej przedmiot – zabytek przemysłu i techniki. Przywołuje liczne ich przykłady z terenu Polski, akcentując przy tym potrzebę rozwijania i badań naukowych, i współpracy międzynarodowej, także na gruncie promocji nowego produktu turystycznego. Przywołuje znaczące polskie inicjatywy ochrony, udostępnienia i turystycznej eksploatacji zabytków przemysłu i techniki w Polsce. Podaje też obszerną bibliografię przedmiotu. To ważne o tyle, że książka Orłowskiego ma wyraźnego adresata. To młodzież szkolna i studencka, a Orłowskiemu przyświeca ze wszech miar słuszna i płodna idea by wesprzeć jej zainteresowania dziedzictwem przemysłowym i technicznym, czemu może dać upust także w pracach licencjackich czy dyplomowych. Dzięki tej intencji książka Bolesława Orłowskiego postrzegana być może także w kategoriach podręcznika, znakomicie prowadzącego w podstawy przedmiotu. To ważne zważywszy, że problematyka turystyki industrialnej, od 10 lat znajduje coraz poważniejsze miejsce w studiach prowadzonych czy to na Wydziałach Architektury, czy też na Akademiach Ekonomicznych bądź w wielu uczelniach kształcących animatorów turystyki.

Bolesław Orłowski daje kompetentny, podstawowy wykład przedmiotu, bogato przy tym ilustrowany, trafnie odczytując społeczne oczekiwania na pozycję tego typu. Opracowując ją, szeroko czerpał z konsultacji specjalistów polskich i zagranicznych, co zważywszy na jego doświadczenie jako historyka techniki, pozwoliło trafnie rozłożyć akcenty i stworzyć pozycję, która niewątpliwie sprzyjać będzie wszystkim zainteresowanym kreowaniem nowego produktu turystycznego i rozwojem turystyki industrialnej.

Stanisław Januszewski

Rzeka – Miasto – Ludzie

Odra płynie od wieków niezmiennym, leniwym nurtem. Jej koryto na przestrzeni wieków zmieniało się wielokrotnie na skutek susz, powodzi i działalności człowieka. Mieszkańcy Wrocławia od stuleci czerpali korzyści z bliskości Odry, ale również ponosili z tego powodu dotkliwe straty. Rzeka dała impuls do zlokalizowania na tych ziemiach grodu, który dzięki niej szybko wyrósł na silny ośrodek handlu i rzemiosła znany nie tylko w regionie, ale i na kontynencie. Odra jest dla Wrocławia osią miastotwórczą wzdłuż której rozwijał się postęp cywilizacyjny i gospodarczy. Sukces ekonomiczny i kulturowy miasta od wieków był kształtowany przez rzekę i jej wody. Dziś, gdy zabezpieczenia techniczne chronią mieszkańców Nadodrza przed powodzią, a transport wodny podupadł, pojawia się niezwykle istotne pytanie o przyszłość rzeki, o jej rolę, o jej znaczenie dla miasta i jego mieszkańców. Wystawa ma sprowokować dyskusję o znaczeniu rzeki, o możliwościach jej wykorzystania i pokazać jej ponad regionalny charakter.

Wystawa jest zorganizowana dla społeczeństwa miasta Wrocławia, turystów odwiedzających miasto i osób czasowo przebywających w mieście. Celem wystawy jest zaprezentowanie w interaktywnej, multimedialnej i nowoczesnej formie znaczenia rzeki (gospodarczego, kulturowego, historycznego) dla ludzi przybyłych na tereny Dolnego Śląska po II wojnie światowej. Miejscem wystawy będzie zabytkowa jednostka pływająca. Na zabytkowej barce zostaną przedstawione historie ludzi związanych z konkretnymi obiektami identyfikowalnymi geograficznie na

współczesnej tkance miejskiej. Historie te odnoszą się do lat 1945–1997.

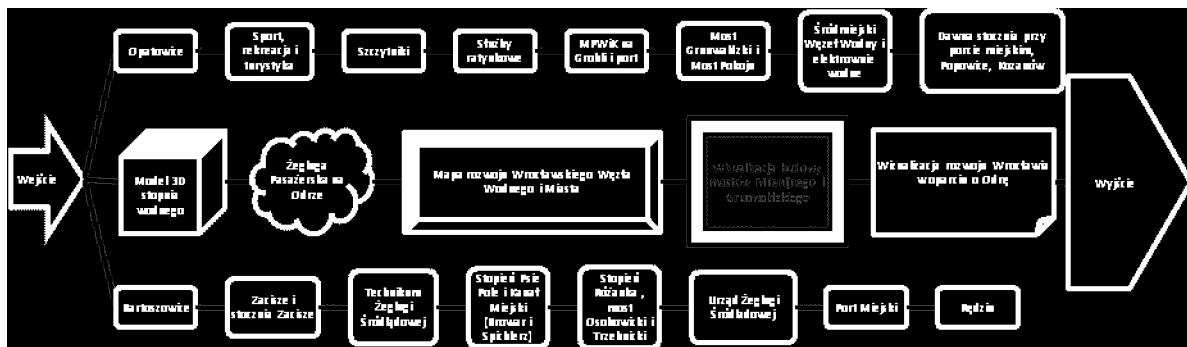
Wystawa będzie funkcjonowała na trzech poziomach: otoczenie wystawy, pokład górny i pokład dolny. Ponadto wystawa zostanie rozwinięta na tereny Wrocławskiego Węzła Wodnego poprzez organizację zwiedzania obiektów, do których nawiązują poszczególne ekspozycje oraz wydanie przewodnika-mapy po Wrocławskim Węźle Wodnym.

W ramach funkcjonowania wystawy zostanie wydany folder o wystawie, publikacja naukowa opisująca losy Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz zeszyt wspomnień świadków przywracania i funkcjonowania Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Materiały będą prezentowane za pomocą tablic z jednolitym systemem komunikacji. Nośnikiem multimedialnym i interaktywnym będzie prezydent lub monitor. Każdy z poziomów będzie ujęty w inną stylistykę: otoczenie wystawy – stylizacja na port przeładunkowy, pokład górny – stylizacja na pokład roboczy barki towarowej, pokład dolny – stylizowany na budowlę kanałów i koryt Odry Wrocławskiej. Każdy poziom będzie zawierał charakterystyczne dla siebie elementy wystroju oraz unikalne ekspozyty związane z tematami na nim omawianymi (makiety, modele, animacje 3D, rekwizyty itp.). Tematy poruszane w ramach wystawy oscylować będą wokół problemów socjologicznych, technicznych oraz przyrodniczych występujących w ramach Wrocławskiego Węzła Wodnego tj.:

- życie ludzi związanych z rzeką,





- rozwój obiektów hydrotechnicznych i taboru pływającego,
- zmiana krajobrazu w mieście i nad rzeką.

Efektami wystawy będzie wzbudzenie w odbiorcy ciekawości w zakresie związków miasta i rzeki, spowodowanie dyskusji w zakresie problematyki rzeki we współczesnym świecie, upamiętnienie dokonań społeczeństwa zagospodarowującego tereny nadrzeczne po II wojnie światowej.

Obecni organizatorzy kończą prace koncepcyjne i zbieranie materiałów do wystawy. W chwili obecnej szczególnie poszukują materiałów o Stanisławie Cisku, Krzysztofie Mackiewiczu, Marianie Kosickim, Marianie Szwarcu, Władysławie Telusie. Wszystkich którzy posiadają pamiątki, materiały archiwalne, zdjęcia lub dokumenty organizatorzy wystawy zapraszają do kontaktu pod telefonem 606 853 303 lub gbakulinski@pamieciprzyszlosc.pl.

Grzegorz Bakuliński



Zbigniew Priebe

Pan Zbigniew Priebe jest rodowitym bydgoszczaninem. Urodził się w 1938 roku. Jako piętnastoletni chłopak wyjechał do Wrocławia, żeby rozpocząć naukę w Technikum Żegluga Śródlądowej na Wydziale Nawigacyjnym. Po ukończeniu szkoły w 1957 podjął pracę w Żegludze Bydgoskiej na Wiśle. Pływał na holowniku „Góral”.

Pan Zbigniew wspomina lata szkolne:

„Byliśmy pierwszymi absolwentami tej szkoły, w pewnym sensie pionierami. Przez trzy lata siedziałem w jednej ławce z Marianem Szwarcem

– legendą żegluga. Były to bardzo trudne lata. Mielśmy w szkole różnych przedstawicieli bezpieki. W 1956 roku nastąpiła odwilż i kontrola nie była już tak intensywna. Pomimo różnych złych okoliczności szkoła była znakomita, nauczyciele byli bardzo zaangażowani, byli dla nas drogowskazami. Komandor Wróblewski był moim nauczycielem przedmiotów zawodowych. Ogromną pomocą była dla nas pani profesor Helena Kruthul-Węgrzyńska, prowadziła nas od początku do matury. Matkowała szczególnie tym,



którzy na skutek działań wojennych zostali sierotami.

Sympatycznie wspominam przewozy na Kanałe Górnonoteckim, pomagaliśmy przy załadunkach cukru. Pływaliśmy do Gosławic pod Koninem jako jedyny statek na tej trasie. W 1956 miałem praktykę zawodową na dużym holendrze „Dażboh” – pomagaliśmy palaczom w utrzymaniu odpowiednio wysokiego ciśnienia w kotle, by nie tracić mocy. Pracowaliśmy w temperaturze około 70 °C.

W latach 1958–1961 służyłem w marynarce wojennej, w ratownictwie okrętowym. Ekipy nurków badały części podwodne okrętów w Gdyni i na Helu. Asystowaliśmy także przy ćwiczeniach związanych z torpedami.

W 1961 roku powróciłem do Wrocławia i pływałem na holowniku motorowym „Sobiesław”. W latach 1962–1964 pracowałem w biurze w Żegludzie oraz w technikum uczyłem konserwacji statków i przedmiotów zawodowych. Pracowałem również krótko jako wychowawca w internacie. Moje następne miejsca pracy to Remontowa Stocznia Rzeczna we Wrocławiu (1965–1975) i przedsiębiorstwo „Nawiga” (1975–1979) w tym

2 lata na kontrakcie w Czechach. „Nawiga” budowała tam drogi wodne, przeprowadzała modernizację śluz i jazów. W czasie wolnym organizowałem wycieczki i lekcje języka. Starłem się zainteresować swych pracowników zwiedzaniem różnych ciekawych miejsc, a także poznawaniem kultury i języka czeskiego, aby ta praca za granicą była dla nich nie tylko zarobkowaniem (i picciem z nudów), ale również otwieraniem się na świat.

W latach 1980–1990 byłem szefem przewozów zagranicznych w Żegludzie na Odrze. A w latach 1991–2001 pracowałem jako współwłaściciel w firmie spedycyjno-handlowej „Holtrans”, skąd odszedłem na emeryturę. W czasie pracy w „Holtransie” przeżyłem chwile grozy. Zakontraktowałem dla holenderskiego odbiorcy przemieszczenie stumetrowego kadłuba barki z Wrocławia do Szczecina. Płynęliśmy pchaczem szkolnym Westerplatte 2. Prawie na końcu rejsu zablokowało nam się urządzenie sterowe i tym zestawem lecieliśmy prosto na filar mostu w Szczecinie. Dzięki fachowości i przytomności umysłu załogi udało nam się uniknąć poważnej kolizji i podróż zakończyła się szczęśliwie.

Po odejściu na emeryturę pozostaję aktywny: latem chętnie zajmuję się żeglarstwem, uczestniczę w spływach kajakowych, od kwietnia do września pływam na otwartych akwenach, a zimą korzystam z pływalni i jeżdżę na nartach. Wraz z kolegami staramy się zaszczepić miłość do żeglugi i narciarstwa następnym pokoleniom: dzieciom i wnukom. W 2002 r. wraz z profesorem Januszewskim założyłem Bractwo Mokrego Pokładu. W październiku chcemy podsumować naszą pracę na rzecz zachowania dziedzictwa żeglugi śródlądowej. Z sentymentem wspominam żeglugę parową, która była początkiem mego doświadczenia zawodowego i cieszę się, że komandor Wróblewski zrobił tak bogatą dokumentację fotograficzną tej epoki.”

Rozmawiał Maciej Klim

W kolebce rosyjskiego lotnictwa

Tradycją obrosła coroczna międzynarodowa konferencja „Sankt Petersburg – kolebka rosyjskiego lotnictwa”. To tutaj z początkiem lat 80. XIX w. Aleksander Kowanko stworzył podstawy rosyjskich sił powietrznych, tworząc pierwsze oddziały aeronautyczne i szkołę aeronautów wojskowych. W 1910 narodziła się tutaj także Oficerska szkoła Lotnicza. W Petersburgu działali konstruktorzy pierwszych aparatów latają-

cych, a od 1910 r. kształtować się począł także przemysł lotniczy, a od 1911 również petersburska naukowa szkoła lotnicza.. Imiona Igora Iwanowicza Sikorskiego, Sergiusza Uljanina, Władimira Lebediewa, George Bothezata symbolizują czas pionierów. Żyją jest także pamięć Stefana Drzewieckiego czy Witolda Jarkowskiego, Polaków, którzy wnieśli istotny wkład w rozwój nauki i techniki lotniczej Rosji. Śladów polskiej



Pomnik Lwa Maciejewicza na Komendanckim Polu

aktywności na polu lotnictwa epoki pionierskiej znajdziemy w Sankt Petersburgu więcej. Przywołajmy jedynie pomnik wzniesiony w 1910 r. na Komendanckim Polu, w miejscu, w którym śmiercią lotnika zginął Lew Maciejewicz – pierwsza ofiara lotnictwa w Cesarstwie rosyjskim. Przetrwał, jakby na przekór wichrom targającym w ostatnim stuleciu Rosję i procesom urbanizacji, które w połowie XX wieku ogarnęły Komendanckie Pole. Przetrwała także grobowiec Maciejewicza na cmentarzu przy soborze Aleksandra Newskiego, z imponującym pomnikiem projektu Aleksandra Fomina. Przetrwała pamięć herosa. Na Komendanckim Polu, dzień w dzień, przez 100 bez mała lat pojawiają się świeże kwiaty. Przed trzema laty tamtejszy pomnik wzmocniono kamien-



S. Januszewski i Jurij A. Uljanin – wnuk Siergieja

ną płytą. Czasu odbudowy oczekuje jego grobowiec, podobnie jak sąsiadujący z nim nagrobek Sergiusza Utoczki, również ikony bohaterskiej epoki lotnictwa. A ile postaci te znaczyły dla współczesnych niech świadczy, że pogrzeb Lwa Maciejewicza zgromadził na Newskim Prospekcie ponad milion ludzi. Takiej manifestacji Sankt Petersburg nie widział do dzisiaj.

Podobnie jak na wcześniejszych konferencjach petersburskich tak i tym razem wygłoszono wiele referatów. Prof. Stanisław Januszewski mówił o Stefanie Drzewieckim i jego wkładzie w rozwój nowoczesnej teorii śmigła.

Ale znamiennym dla spotkań petersburskich jest to, że od wielu lat stanowią też płaszczyznę spotkań historyków i potomków pionierów rosyjskiego lotnictwa. Stałym gościem jest Sergiusz Igorowicz Sikorski z USA, wnuczka gen. Aleksandra Kowanko, wnukowie Sergiusza Uljanina, Piotra Niestierowa, Pawła Ewsiukowa. Przydaje to petersburskim spotkaniom wyjątkowego wyrazu, spotkań niemalże rodzinnych, bardzo osobistych.

Wydarzeniem tegorocznego spotkania była promocja świeżo wydanej w Rosji monografii Witolda Jarkowskiego autorstwa Stanisława Januszewskiego i Wadima Rostisławowicza Mikheewa, zorganizowana przez Muzeum Lotnictwa Akademii Lotnictwa Cywilnego Sankt Petersburga.

Wodne szlaki turystyczne Wrocławia i okolic

11 kwietnia 2008 roku w hotelu „Wodnik” we Wrocławiu odbyła się konferencja pod hasłem „Wodne szlaki turystyczne Wrocławia i okolic”. Konferencja była kolejną z zainicjowanego w 2007 r. cyklu „Wodne szlaki turystyczne Polski”.

Konferencję zorganizowali: Urząd Miejski Wrocławia oraz Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze (Centrum Turystyki Wodnej PTTK, Komisja Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK i Oddział Wrocławski PTTK).

Celem konferencji była promocja walorów turystycznych Odry Wrocławskiej i Wrocławskiego Węzła Wodnego, dorzecza środkowej i górnej Odry, a także zintensyfikowanie działań mających na celu turystyczne ożywienie Odry – ważnego europejskiego szlaku wodnego. Międzynarodowy charakter Odry, jej potencjał turystyczny oraz wzrost zainteresowania turystyką wodną powoduje, że możliwościom wykorzystania Odry dla turystyki poświęca się coraz więcej uwagi.

Specyfiką tegorocznej konferencji było:

- spojrzenie na Odrę od czeskiej Ostrawy po Nową Sól,
- przedstawienie turystycznych atutów i atrakcji dolnośląskich dopływów Odry,
- poruszenie tematyki turystyki wodnej i bezpieczeństwa na wodzie z perspektywy ogólnopolskiej.

Nie zabrakło też tematów wrocławskich. Wrocław – największy i najważniejszy na Odrze węzeł wodny, posiada korzystną lokalizację w dorzeczu Odry oraz prężne środowisko wodniackie, zainteresowane rozwojem turystyki wodnej. Znaczenie Wrocławskiego Węzła Wodnego dla turystyki wodnej na Odrze jest niezwykle ważne, a jego udrożnienie i udostępnienie wodniakom jest zadaniem pierwszorzędnej wagi. Uczestnicy konferencji zwracali uwagę na konieczność szybkiego rozwiązania tego problemu.

Na konferencji spotkało się blisko 100 osób reprezentujących różne środowiska – obok licznej reprezentacji Urzędu Miasta Wrocławia i jego agend, obecni byli samorządowcy z innych miejscowości (w tym Nowej Soli, Ścinawy, Brzegu Dolnego, Jelcza Laskowic i Kątów Wrocławskich), obok żeglarzy i kajakarzy (także niepełnosprawnych), naukowcy, dziennikarze, przedstawiciele biznesu turystycznego i organizacji pozarządowych, a także przedstawiciele służb odpowiedzialnych za drogi wodne – Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej i Urzędu Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu.

Wygłoszono 13 referatów:



1. Mirosław Czerny (CTW PTTK), *„Inwestycje turystyki wodnej – infrastruktura i informacja.*
2. Arkadiusz Dołęga (DOT), *Koncepcja rozwoju turystyki wodnej w strategii rozwoju miasta Wrocławia na lata 2008–2013.*
3. Mariusz Lampa (Topacz Investment), *Nowa jakość turystyki wodnej we Wrocławiu.*
4. Renata Cieślak (WBU we Wrocławiu, Zespół Projektowy w Legnicy), *Program zagospodarowania turystycznego szlaku kajakowego Kwisy.*
5. Bożena Siczek, Jacek Jasiński (Centrum ROKANA), Andrzej Piasecki (Klub „Ptasi Uskok”), *Odra i jej dopływy – najpopularniejsze szlaki turystyczne.*
6. Hanna Jankowska (Fundacja Doliny Baryczy), *Dolina Baryczy – piękno niedocenione.*
7. Paweł Żółciński (Grupa wodniacka „JOOO-NYYY” Racibórz), *Imprezy wodniackie w dorzeczu górnej Odry.*
8. Ewa Gancarz (Klub PEGAZ), *Turystyka wioślarska na Odrze.*
9. Michał Dusiński (Port Uraz), *Turystyka wodna na szlaku Wrocław–Uraz* oraz Adam Warchał, *Bezpieczeństwo na wodzie* i Waldemar Koczewski, *Przewodnik i inne wydawnictwa.*
10. Ryszard Majewicz (Fundacja Otwartego Muzeum Techniki), *Trasa turystyczna „Pomniki budownictwa wodnego Wrocławskiego Węzła Wodnego”.*
11. Sławomir Doburzyński (Instytut Gospodarki Morskiej Szczecin), *Przedsięwzięcie „Polska nad wodą.*
12. Paweł Czubiński (Mazurskie WOPR), *Biały szkwiał na Mazurach – historia prawdziwa.*
13. Janusz Bogucki (RZGW we Wrocławiu), *Aktualne informacje nawigacyjne na Wrocławskim Węźle Wodnym oraz możliwości udostępnienia Śródmiejskiego Węzła wodnego dla turystyki wodnej.*

Do najciekawszych należały wystąpienia przedstawiające turystyczne atuty i atrakcje dolnośląskich dopływów Odry: Baryczy, Bystrzycy, Nysy Kłodzkiej, Oławy, Smortawy, Widawy oraz Kwisy, Nysy Łużyckiej i Bobru (*„Odra i jej dopływy – najpopularniejsze szlaki turystyczne”*,





„Dolina Baryczy – piękno niedocenione”, „Program zagospodarowania turystycznego szlaku kajakowego Kwisy”). Równie ciekawa była prelekcja „Imprezy wodniackie w dorzeczu górnej Odry” przedstawiająca mało znane dorzecze górnej Odry od Czeskiej Ostrawy po Racibórz. Ilustrowane wspaniałymi zdjęciami informacje na temat możliwości uprawiania turystyk wodnej, szczególnie kajakarstwa, na Odrze i jej dopływach, wzbudziły duże zainteresowanie. Były one dla wielu osób nowością i pokazały, że rzeki te mogą konkurować z najbardziej atrakcyjnymi szlakami kajakowymi w Polsce, jak Krutynia oraz rzeki górskie Tatr, Beskidów i Bieszczadów.

Natomiast prelekcja „Turystyka wioślarska na Odrze” pokazała, że ta forma turystyki wodnej cieszy się coraz większą popularnością i może być równie atrakcyjna jak kajakarstwo.

Z dużym uznaniem spotkało się wystąpienie „Turystyka wodna na szlaku Wrocław – Uraz” przedstawiające dokonania grupy pasjonatów ze Stowarzyszenie Port Uraz w przystosowaniu Zalewu Prężycy koło Urazu do uprawiania żeglarstwa, kajakarstwa i rekreacji na wodzie oraz wydanie mapy turystycznej Rędzin – Uraz – Wały i pięknego przewodnika po Odrze, za co Port Uraz otrzymał Nagrodę Przyjaznego Brzeгу za rok 2007.

Bardzo oczekiwane było wystąpienie przedstawiciela RZGW we Wrocławiu, który przedstawił „Aktualne informacje nawigacyjne na Wrocławskim Węźle Wodnym oraz możliwości udostępnienia Śródmiejskiego Węzła Wodnego dla turystyki wodnej”. Niestety wnioski z tego wystąpienia nie były pocieszające – na razie, do czasu ukończenia różnych inwestycji, Śródmiejski Węzeł Wodny nie będzie udostępniony dla turystyki wodnej.

Ożywioną dyskusję wywołały wystąpienia dotyczące planów rozwoju turystyki wodnej we Wrocławiu oraz programy zagospodarowania



szlaków wodnych na Odrze Wrocławskiej („Koncepcja rozwoju turystyki wodnej w strategii rozwoju miasta Wrocławia na lata 2008 -2013”, „Nowa jakość turystyki wodnej we Wrocławiu).

Konferencja była okazją do wręczenia Nagrody Przyjaznego Brzeгу za rok 2007 władzom Nowej Soli, której przedstawiciele nie mogli być obecni na Targach Wiatr i Woda w Warszawie, kiedy uroczyste nagrody te wręczano. Uświetniło to przebieg konferencji. Nagrodę wręczali: wiceprezes ZG PTTK dr Marek Staffa, dyrektor CTW PTTK Andrzej Tereszkowski i sekretarz Jury Mirosław Czerny.

W imieniu Prezydenta Nowej Soli nagrodę odebrał sekretarz Urzędu Miasta w Nowej Soli Krzysztof Marciniak.

Należy dodać, iż konferencja również stała się okazją do spotkania laureatów i przyjaciół konkursu o Nagrodę Przyjaznego Brzeгу wszystkich czterech edycji, od roku 2004 do 2008.

Konferencję podsumował dyrektor Centrum Turystyki Wodnej PTTK Andrzej Tereszkowski, który pogratulował wrocławianom sprawnej organizacji i rodzinnej atmosfery.

Po zakończeniu konferencji, przy pięknej słonecznej pogodzie, uczestnicy udali się w rejs po Odrze Wrocławskiej statkiem pasażerskim GO-



PLANA, a następnie wzięli udział w festynie wodniackim na terenie Harcerskiego Ośrodka Wodnego „Rancho”, przygotowanym przez kluby wodniackie Wrocławia. Punktem kulminacyjnym festynu było uroczyste rozpoczęcie sezonu wodniackiego „ODRA 2008” i przekazanie wodniakom przez władze Wrocławia symboliczne-

go pagaja. W imieniu władz Wrocławia pagaj przekazał gospodarzowi festynu komendantce HOW „Rancho” Izabeli Żurowskiej dyrektor Rajmund Papiernik z Biura Sportu, Turystyki i Rekreacji Urzędu Miejskiego Wrocławia.

Leszek Mulka

NIAIDES

Komisja Wspólnot Europejskich w dniu 17 stycznia 2006 r. skierowała do pana Javiera Solany, Sekretarza Generalnego komunikat w sprawie promocji żeglugi Śródlądowej NIAIDES jest to Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej. Celem Komunikatu jest podkreślenie zalet żeglugi śródlądowej oraz stawienie czoła przeszkodom, które mogą uniemożliwić wykorzystanie oferowanych przez nią możliwości. Jak wskazano powyżej, żegluga śródlądowa cieszy się znacznym powodzeniem, jednak nadal istnieje wiele przeszkód, które należy pokonać, aby móc w pełni wykorzystać jej potencjał.

Komunikat skupia się na pięciu uzależnionych od siebie, strategicznych obszarach polityki w zakresie żeglugi śródlądowej, które obejmują: rynek, flotę, zatrudnienie i kwalifikacje, wizerunek oraz infrastrukturę. Zawiera zalecenia działań, jakie Wspólnota Europejska, państwa członkowskie oraz pozostałe zainteresowane strony winny podjąć w latach 2006-2013. Można je podzielić na środki o charakterze legislacyjnym, środki koordynujące oraz środki wspierania.

Realizacja programu będzie prowadzona w ścisłej współpracy z władzami krajowymi i regionalnymi, komisjami rzeczowymi oraz europejskimi podmiotami branżowymi.

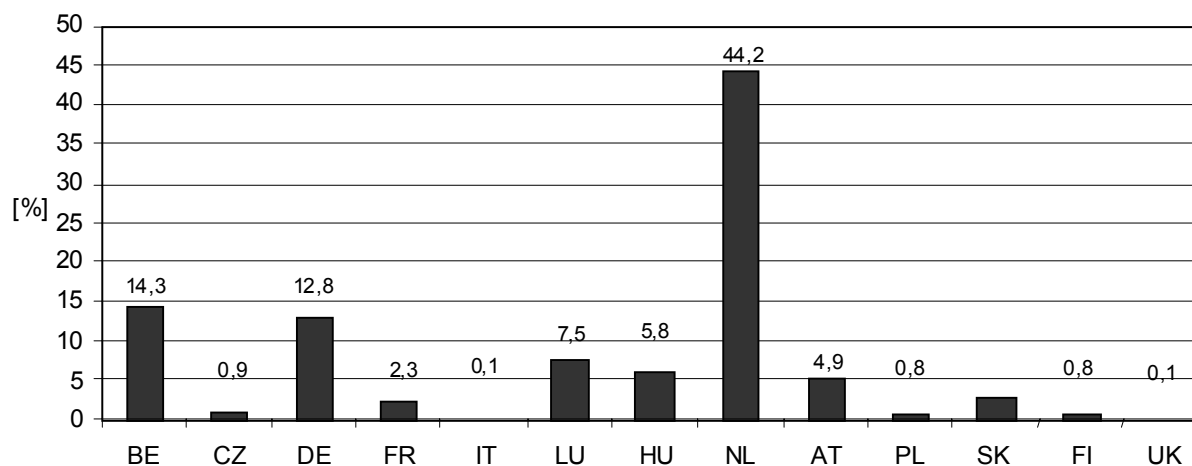
Komunikat podkreśla, że istnieje konieczność podjęcia skoordynowanych działań średnio- i długoterminowych przez wszystkie zainteresowane strony, branżę, Wspólnotę Europejską, państwa członkowskie oraz pozostałe odpowiedzialne strony.

NIAIDES zapowiada przełom w prawodawstwie dotyczącym żeglugi śródlądowej. Przełomem jest chęć objęcia całości zagadnień dotyczących żeglugi śródlądowej przez UE. Do tej pory standardy dla żeglugi wyznaczały komisje poszczególnych rzek, bądź Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Program NIAIDES jest istotnym czynnikiem mogącym doprowadzić do poprawy warunków dla rozwoju żeglugi śródlądowej. Głównym celem programu NIAIDES jest unifikacja warunków dla żeglugi śródlądowej w ramach UE.

Jan Pyś

Udział żeglugi śródlądowej w stosunku do innych form transportu w poszczególnych krajach (w tonokilometrach)



Holender

Świat wokół nas jest pełen Holendrów i nawet nie zdajemy sobie z tego sprawy. A to właśnie niderlandzka myśl techniczna w dużej mierze zmieniła świat. Wymień przynajmniej jednego holenderskiego naukowca. Jakoś nikt nie przychodzi do głowy, prawda? Niestety, holenderscy naukowcy i inżynierowie mają pecha marketingowego. Żadne z ich nazwisk nie wymawia się w prosty sposób, przez co nie trafili do panteonu fizyki, jak Newton, od którego nazwiska pochodzi jednostka siły niuton, czy Amper (amper), Volt (wolt) albo Ohm (om). Doskonałym przykładem jest słynny astronom Christiaan Huygens (czyt. Kristian Hojchens), jedna z najwybitniejszych osobowości XVII-wiecznej nauki. Budował doskonałe teleskopy, dzięki czemu jako pierwszy stwierdził, że pierścienie Saturna są zbudowane ze skał. Poza tym odkrył falową naturę światła, przyczynił się do rozwoju rachunku prawdopodobieństwa i teorii różniczkowej, opracował zegar wahadłowy, który dopiero 220 lat później został zastąpiony zegarami atomowymi. I co? Nikt nie nazwał żadnej planety czy jednostki fizycznej huygensem, a z twierdzeń mówi się jedynie o zasadzie Huygensa w teorii propagacji fal (o której mówiono nam na fizyce w ósmej klasie szkoły podstawowej i dawno o niej zapomnieliśmy). Nawet pojazd kosmiczny badający od kilku lat Saturna został nazwany Cassini, choć to Holender, a nie Włoch odkrył prawdziwą naturę intrygujących pierścieni tej planety. Na szczęście Europejskiej Agencji Kosmicznej starczyło przyzwoitości, by sondę, która wylądowała w 2004 roku na Tytanie, stanowiącą część projektu Cassini, nazwać Huygens. Zresztą należało się to uczonemu również z innego powodu – to on odkrył istnienie Tytana. Ciekawostką stanowi fakt, że była to pierwsza sonda w historii eksploracji kosmosu, która miała na pokładzie mikrofon i dzięki temu po raz pierwszy usłyszeliśmy szum niezemskiego wiatru. Znow – Huygens włożył bardzo dużo pracy w badanie natury dźwięku.

Może Holendrzy nie mają swoich jednostek miary przez narodową skromność? Pierwszym Europejczykiem, który zobaczył Australię, był holenderski nawigator Willem Janszoon w 1606 roku. Holendrzy nawet próbowali wylądować, ale Aborygeni dali im do zrozumienia, że nie bardzo chcą koegzystować z białymi, więc nawigatorzy poprzestali na narysowaniu map Au-

stralii Zachodniej i Północnej, nazywając ją Nową Holandią, po czym wrócili do domu. Dopiero 100 lat po Janszoonie James Cook ogłosił, że Australia jest własnością brytyjską. Anglicy zrobili tam więzienie o zastrzonym rygorze, a dziś premier Australii przeprosza Aborygenów nie po holendersku, a po angielsku.

Cornelis Corneliszoon w 1593 roku opatentował wynalazek pozwalający zaprząć wiatr do piłowania bali drewna na deski. Dobry wiatrak był w stanie wyprodukować dziennie 500 desek, co było gigantycznym skokiem naprzód, gdyż przedtem deski produkowano, piłując bal drewna ręcznie. Dzięki masowej produkcji desek z pewnością znacznie łatwiej szła budowa statków. Do szczególnie ciekawych konstrukcji morskich zbudowanych przez holenderskich inżynierów zaliczyć trzeba łódź podwodną, o której mówią XVII-wieczne zapiski. Cornelius Jacobszoon Drebbel zbudował łódź i zademonstrował jej działanie na Tamizie przed obliczem Jamesa I, króla Anglii. Niewiele o niej wiadomo, ale niedawno telewizja BBC pokusiła się o rekonstrukcję wehikułu przy użyciu technologii dostępnych w XVII wieku. Udało się. Holenderski wynalazek przepłynął Tamizę. Jednak w większości podręczników za pierwszą łódź podwodną podaje się jednostkę o nazwie Turtle, zbudowaną w 1775 roku przez Amerykanina Davida Bunshella. Czyżby spiszek amerykańskich inżynierów?

Cornelius Drebbel ma na swoim koncie również znaczące odkrycia w innej dziedzinie wiedzy, w której od końca XVI wieku Holendrzy grają pierwsze skrzypce – w obrazowaniu medycznym. Zaczęło się od mikroskopu wynalezionego w 1619 roku przez Hansa i Zachariasza Jansenów, producentów okularów z Middelburga. Później historia kolejnych udoskonaleń tego urządzenia usiana jest nazwiskami Holendrów. Na przykład Drebbel w 1619 roku zaprezentował w Londynie kolejną konstrukcję, udoskonalając wynalazki swoich rodaków. Dzięki ich pracy Antonie Philips van Leeuwenhoek, handlarz i naukowiec z Delft, budując własne mikroskopy, opisał po raz pierwszy organizmy jednokomórkowe. Leeuwenhoek zwany jest twórcą mikrobiologii, choć nieczęsto się go wspomina z uwagi na, a jakże, skomplikowane nazwisko. Trudno znaleźć jakikolwiek instrument medyczny, do którego ręki nie przyłożyliby inżynierowie z Holandii. Np. Holendrzy przyczynili się do zbu-

dowania elektrokardiografu i sztucznej nerki. Ten pierwszy instrument opracował Willem Einthoven, lekarz z Lejdy (Leiden), który bazując na wcześniejszych pracach Anglików, opracował całą księgę schorzeń serca, widoczną na elektrokardiogramach, za co dostał w 1924 roku Nagrodę Nobla z medycyny. Inny Holender, Willem Johan Kolff, również z Leidy, zbudował w 1943 roku pierwszy aparat do dializy krwi. Ponoć Kolff poświęcił całe życie konstrukcji aparatów do dializy, bo jego pierwszy pacjent, 22-letni mężczyzna, umarł właśnie na niewydolność nerek. Kolff w 1950 roku wyemigrował do Stanów Zjednoczonych, gdzie zbudował inny automat medyczny, tak zwane płucoserce, pozwalające wykonywać skomplikowane operacje na sercu, łącznie z przeszczepami. W latach 70. i 80. XX wieku pracował z kolei nad sztucznym sercem.

Z fabryk Philipsa wychodzą nie tylko żarówki. Również urządzenia do skomplikowanych prześwietleń, jak tomografy komputerowe, urządzenia do badania rezonansem magnetycznym, pozytonowe skanery emisyjne, ultrasonografy i inne. Większość mężczyzn na co dzień wczesnym rankiem spotyka się z innym wynalazkiem Holendrów: elektryczną golarką z rotacyjnymi ostrzami, opracowaną przez Alexandra Horowitza, pracującego w Philipsie, i wypuszczoną na rynek w 1939 roku.

Inny holenderski wynalazek to fotoradary, opracowane już w latach 50. ubiegłego wieku przez holenderską firmę Gastometer BV, założoną przez Maurice'a Gastonidesa, holenderskiego kierowcę rajdowego. Choć Gastonides chciał przede wszystkim poprawić wyniki na torze wyścigowym (dlatego robił zdjęcia samochodu z danymi dotyczącymi jego prędkości) to jednak urządzenie zwróciło uwagę policji. Gastonides zaczął sprzedawać swoje urządzenia pod koniec lat 60. ubiegłego wieku i do dziś w kilku krajach na świecie na fotoradar mówi się gatso.

Może konieczność odwiecznej walki Holendrów z oceanem mówi nam, że potęga ludzkiej myśli, wytrwałości i pracowitości jest zdolna wykonać każdy śmiały plan. Potomni docenili śmiałka, który wyrwał morzu 20 km² łądu i je-

dynemu w dziejach ludzkości meliorantowi postawili pomnik. Dzięki tym ziemiom odzyskanym Holendrzy mogli rozwinąć hodowlę, rolnictwo, sadownictwo oraz rozslawione na całym świecie uprawy kwiatów a w szczególności tulipanów. To u nich mieści się największa na świecie giełda kwiatowa. Miało to jednak swoją cenę. Pewnej sztormowej nocy budowane przez pokolenia tamy – zabrało morze. Rząd holenderski ogłosił żałobę narodową a następnie powołał komisję do opracowania planu bezpieczeństwa. Trzy lata pracowano nad koncepcją. Powstał śmiały i największy na świecie projekt Delta. Bez wątplenia historia nie zna robót technicznych wykonanych z takim rozmachem i precyzją. Realizacja trwała 40 lat. Koszt inwestycji zamknął się dokładnie wyliczoną kwotą 100 guldenów na 1 mieszkańca Holandii. Na tak wydartym morzu polderze Ben van Westeringh, przez całe życie uprawiał ziemniaki. W wieku 54 lat, w 1996 roku, stwierdził, że jego stuhektarowe gospodarstwo jest za małe. Przez przypadek dowiedział się, że w Polsce, na Żuławach Wiślanych leżą odłogiem całe połacie gruntów, które można kupić za bezcen. Nie miał pojęcia, że przed laty tamtejsze położone w depresji pola uprawiali potomkowie niderlandzkich uchodźców. Po prostu zaufał intuicji. Założył firmę o wdzięcznej nazwie Flevo-Pol (po holendersku nowy polder). Ben osuszył pola, udroził dziesiątki kilometrów kanałów i podpisał kontrakt na dostawę ziemniaków z koncernem produkujących frytki. Po kilkunastu latach z szesnastki osób, które dostał w spadku z ziemią, została tylko jedna. Dziś – pięcioosobowym zespołem produkują 120 tys. ton ziemniaków, buraki cukrowe, pszenicę i rzepak. Ben praktycznie na wszystko od razu znajduje klientów.

O, Holender!!!

Na podstawie: „Polska – Holandia. Jak jest naprawdę”, Dodatek do „Newsweek Polska” z 27.04.2008 r. oraz „Walczę i wynurzam się”, Jądrwiga Oleszkiewicz, „Ekopartner”, Nr 1(27), styczeń 1994 r. opracował

Kapitan Nemo

Korespondencje prosimy kierować na adres:

**H/P „Nadbór”, Górny awanport śluży Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@pwr.wroc.pl; http://www.nadbtor.pwr.wroc.pl. „Bractwo Mokrego Pokładu”**

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

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