

# PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 59–60

Rok VI

Lipiec–Sierpień 2008 r.

## Polecamy! Leksykon Odrzański Mariana Kosickiego



Kpt. Marian Kosicki na HP Nadbor, foto S. Januszewski

Biografia Kapitana żeglugi odrzańskiej i reńskiej Mariana Kosickiego kreśli stronie książki legend Odry, rzeki europejskiej i ludzi rzeką zauroczonych, którzy Odrze poświęcili życie. Żył jej sprawami i w czasie ostatnim nie mógł pogodzić się z losem rzeki niechcianej, do ostatnich chwil życia podnosił potrzebę jej ożywienia, przywrócenia żeglugi towarowej, odbudowy szkolnictwa zawodowego, rozwoju turystyki i rekreacji, także ochrony dziedzictwa przestrzeni kulturowej Odry.

Był jednym z animatorów i twórców Bractwa Mokrego Pokładu. Nie opuścił ani jednego spotkania, przez lat pięć bez mała stawał na pokładzie Nadbora, w każdy pierwszy czwartek mie-

siąca. Jego pomysłem była nazwa Bractwa, także logo. Przywoływał pamięć dni gdy pokład statku zawsze był mokrym. Tak było gdy padał deszcz i tak było gdy świeciło słońce a bosman polecał załodze mycie pokładu.

Statek odrzański był dla Mariana kosmosem. Odra zakreślała granice jego świata. Bractwo Mokrego Pokładu było jego najbliższą rodziną. Zapisał to na łamach comiesięcznego biuletynu "Prosto z Pokładu", którego był ojcem i redaktorem. Chciał zakończyć tę służbę 50 gume-rem. Tak się stało. Na wieczną wachtę odszedł w chwili jego składania. "Myk" pozostawił wyjątkowy zbiór felietonów.

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

W jego spuściznie odnaleźliśmy również notatki do leksykonu odrzańskiego. Chciał zachować w pamięci odrzańskie słownictwo, które minęło z czasem barek i parowych holowników. Pamiętamy dni, gdy formułował jego zamysł. Skromnie podkreślał, że inspirował go Witold Samuel i bracia w Bractwie. Na łamach biuletynu podjął publikację haseł wybranych, ale myślał o szerszym ich zbiorze. Swego dzieła nie zakończył.

Żona Mariana przekazała nam zbiór haseł i notatek oraz nieskończony leksykon. Uporządkowaliśmy jego zapis, uzupełniliśmy o kilka uwag. Znaczną część tej pracy wykonał Witold Samuel. Opatrzyliśmy hasła ilustracjami pochodzącymi głównie z kolekcji kmdr por. Mieczysława Wróblewskiego. Zdecydowaliśmy w końcu o dołączeniu aneksu, w którym przywołujemy kilka felietonów Mariana, gawędy przybliżające pojęcia i definicje zawarte w leksykonie, wcześniej publikowane na łamach naszego biuletynu.

Marian do końca nie był pewien trafności objaśnień słów, które minęły. Mówił, że dzieło to trudne, tym bardziej, że każdy „inaczej pamięta”, a wiele określeń nie znalazło miejsca w oficjalnej terminologii. Słowa te składają się na dziedzictwo załóg odrzańskich statków, niesione też pamięcią Mariana.

Uznaliśmy, że naszą powinnością jest publikacja spuścizny Mariana, jego rozpoczętego dzieła, nawet jeśli jego forma będzie niedoskonała. Tylko tą drogą praca Mariana może zyskać kontynuację. Czy jest tego warta? Osądźcie sami.

*Stanisław Januszewski*

Książkę można nabyć w biurze Fundacji Otwarte-  
go Muzeum Techniki, HP "Nadbor, 50-370 Wrocław,  
Wybrzeże Wyspiańskiego lub zamawiając przez  
internet. Na stronie [www.nadbor.pwr.wroc.pl](http://www.nadbor.pwr.wroc.pl) znaj-  
dziecie druk zamówienia, które realizujemy za  
zaliczeniem pocztowym. Cena 30+9 zł.

## Zabytkowe gazownie Polski

W krajobrazach kulturowych Polski utrzyma-  
no wiele wyłączonych z ruchu gazowni węglow-  
wych, tzw. klasycznych. Imponujące ich relikty  
znajdujemy niemal w każdym mieście, zwłaszcza  
Śląska, Wielkopolski, Pomorza, Warmii i Mazur  
gdzie sieć gazowni, ukształtowana w XIX i pocz.  
XX w. była nadzwyczaj bogata. Zwykle znajdu-  
jemy już tylko oryginalną architekturę obiektów  
produkcyjnych, rzadziej stalowe, teleskopowe  
zbiorniki gazu czy wyposażenie technologiczne  
piecowni, odsiarczalni czy aparatowni. Czasami  
po starych gazowniach pozostały ledwie relikty.  
Niektóre z dawnych gazowni zyskały nowe pro-  
gramy użytkowe, w większości jednak przypad-  
ków ich przyszłość jest niejasna. Nieliczne zyskały  
ochronę prawną i status zabytku przemysłu, za-  
bytku techniki. W kilku stworzono muzea gazow-  
nictwa i placówki kultury. Rzut oka na dzieła ga-  
zownictwa wskazuje, że kryją w sobie potencjał,  
który może służyć współczesnym, że stare bu-  
dowle zasługują na uwagę, a w nowych rolach  
sprzyjać mogą poszukiwaniu nowych programów  
rozwoju lokalnych społeczności, turystyki, wy-  
chowaniu i edukacji społeczeństwa.

Pierwszą gazownię uruchomiono w Wielkiej  
Brytanii w 1795 r. W 1816 Londyn zyskał gazo-  
we oświetlenie ulic, w dwa lata później Paryż, w  
1824 Hanower, w 1826 Berlin. Ekspansja nowe-  
go źródła światła a także energii nieco później  
ogarnęła również ziemie polskie. Pierwsze próby  
oświetlenia ulic gazem świetlnym podjęto w Kra-  
kowie (1830), we Wrocławiu (1843), w Warsza-  
wie (1844). Dostarczanie gazu w przenośnych

pojemnikach okazało się i drogie i niewygodne.  
Pod koniec lat 40. XIX w. przystąpiono do budo-  
wy gazowni miejskich i sieci gazowniczej. Ruch  
ten ogarnął całą Europę. Swój udział zaznaczyli  
w nim również technicy polscy kręgu Wielkiej  
Emigracji. Dość powiedzieć, że Jan Łabęcki za-  
słynął budową gazowni we Francji i Hiszpanii i  
własnymi, patentowanymi we Francji w latach 50.  
XIX w. rozwiązaniami rur gazowych, a także  
wędzarni gazowej, że absolwenci paryskiej Eco-  
le des Mines – Ludwik Nabelak i Wiktor Zien-  
kowicz kierowali zakładami przemysłowymi:  
kopalniami, hutami, gazowniami – także poza  
Francją. Jarosław Paszkowski wraz z Olgierdem  
Żabińskim patentowali w 1866 r. w Wielkiej Bry-  
tanii własne technologie produkcji gazu świetl-  
nego, a Aleksander Bobrownicki i Stanisław Po-  
kutyński zyskali sławę jako konstruktorzy uda-  
nych silników gazowych. Zborowski opatentował  
w 1866 we Francji własny palnik gazowy, a Ka-  
rol Edward Kowalski już w 1832 patentował we  
Francji zapalniczkę na gaz świetlny.

Gaz służył w pierwszym rzędzie do celów  
oświetleniowych, najpierw tylko ulic, później i  
domów. Z czasem zaczęto wykorzystywać go  
również do ogrzewania mieszkań i gotowania po-  
siłków. Coraz szersze zastosowanie znajdował też  
w przemyśle, głównie chemicznym, szklarskim i  
metalurgicznym, także w komunikacji, np. do  
oświetlenia wagonów kolei żelaznej. Techniczne  
wykorzystanie gazu zawsze jednak zdecydowa-  
nie ustępowało komunalnemu.

Rozwój gazownictwa w Polsce przebiegał różnie, w zależności od kondycji gospodarczej obszarów wcielonych w końcu XVIII stulecia w organizmy państw zaborczych Rosji, Prus, Austrii. W 1913 r. w Królestwie Polskim znajdujemy 7 gazowni (Warszawa, Łódź, Kalisz, Pabianice, Piotrków Trybunalski, Tomaszów i Lublin) zaś w Galicji 14. Jakże niewiele, zważywszy, że na obszarach pozostających pod władzą pruską, na Śląsku, w Wielkopolsce, na Pomorzu czy Mazurach już w 1907 r. funkcjonowało 254 gazowni, w tym 101 na uprzemysłowionym Śląsku.

Pierwsze powstały we Wrocławiu i w Wałbrzychu na Dolnym Śląsku (1847), kolejne w Szczecinie, Gdańsku i Głogowie (1852), Poznaniu i w Zgorzelcu (1854). Warszawa zyskała gazownię w roku 1856, Kraków w 1857, Toruń w 1859, Bydgoszcz w 1860, Łódź w 1868. Budową gazowni zajmowały się specjalistyczne firmy prywatne. Jedną z najstarszych było Niemieckie Kontynentalne Towarzystwo Gazownicze w Dessau. Konkurowały z nią młodsze i mniejsze: BAMAG Berlin, DIDIER Szczecin, GASBETRIEB Berlin, HEMPEL Berlin, KOPERS, PINTSCH Wiedeń i Berlin oraz Wrzosek i S-ka w Tarnowie, powstała w Galicji w 1876 r.

Czas prosperity przemysłu gazowniczego przypadł na początek XX stulecia. Dość powiedzieć, że tylko na Dolnym Śląsku liczba gazowni z 21 w 1898 r. wzrosła do 65 w roku 1931. U progu XX stulecia największymi były tutaj gazownie we Wrocławiu, Zgorzelcu i Dzierżoniowie, produkcja pierwszej, przez wiele lat utrzymującej zarazem pozycję największej i najnowocześniejszej w Europie, sięgała w 1913 r. 53 mln m<sup>3</sup> gazu rocznie, zaś w roku 1928 już 73 mln m<sup>3</sup>.

Znamiennym było, że w XX stuleciu przez wiele lat gazownictwo skutecznie konkurowało z energetyką. Zawdzięczało to nie tylko upowszechnieniu się urządzeń gospodarstwa domowego opalanych gazem. Sprzyjały mu także niskie koszty eksploatacji zakładów gazowniczych, z drugiej zaś strony wysokie koszty produkcji energii elektrycznej. Ta różnica rekompensowała uciążliwość procesu produkcji gazu świetlnego. Dość powiedzieć, że na Śląsku do roku 1920, cena metra sześciennego gazu wynosiła 22 fenigi, wobec 43 fenigów 1 kWh energii elektrycznej.

Druga połowa XX wieku była już czasem likwidacji gazowni w Polsce. Produkcję gazu metodami klasycznymi w Polsce ostatecznie przesądziła decyzja Ministra Górnictwa i Energetyki z 1964 r. nakazująca likwidację gazowni miejskich. Gaz świetlny ustąpił miejsca ziemnemu, a po dawnych gazowniach pozostały dzisiaj co najwyżej relikty pieców, zasobników węgla, teleskopowych zbiorników gazu, budynków produkcyj-

nych kryjących niegdyś instalacje oczyszczania gazu bądź urządzenia umożliwiające wykorzystanie produktów ubocznych gazyfikacji węgla. Niektóre z nich postrzegamy dzisiaj już w kategoriach nie dzieła techniki lecz dobra kultury – nośnika informacji prowadzącego nie tylko w dziedzinie gazownictwa i procesów przemiany jego technologii, ale ujawniającego również złożone relacje pomiędzy gazownictwem a gospodarką i przemysłem, jakością życia lokalnych społeczności, człowiekiem, techniką a środowiskiem przyrodniczym, etc.

Gdybyśmy mieli dla Polski stworzyć katalog najciekawszych dzieł gazownictwa to znajdziemy w nim dziesiątki dzieł, budowli, maszyn i urządzeń technicznych bądź architektury przemysłowej – utrzymanych w różnym stopniu. Większość, od lat wyłączonych z ruchu, porzuczonych, trwa w krajobrazach kulturowych, czekając lepszych czasów, ponownego włączenia w rytm życia, jak w wielkopolskich Pniewach. Ich stan stale się pogarsza. Rewitalizację i adaptację obiektów produkcyjnych dawnych gazowni do nowych zadań utrudnia silne zanieczyszczenie ścian trującymi środkami chemicznymi. Wiele przysposobiono do nowych ról administracyjnych, socjalnych, warsztatowych związanych z dystrybucją gazu ziemnego, jak w dolnośląskiej Piławie.

Niektóre przebudowano i zamieniono na hurtownie materiałów budowlanych, jak w wielkopolskim Śremie czy Jarocinie. Czasami obiekty dawnych gazowni odgrywają zupełnie nowe role, jak murowana obudowa teleskopowego zbiornika gazu z drugiej połowy XIX w w Toruniu – mieście Mikołaja Kopernika, w latach 1989–1994 przekształcona do zadań planetarium astronomicznego. Dzisiaj to najnowocześniejszy i jeden z największych obiektów tego typu w Polsce. Prezentuje nie tylko realistyczny obraz gwiazdzistego



Gazownia w Piławie – dzisiaj rozdzielnia gazu ziemnego



Toruń – planetarium w dawnym zbiorniku gazu

nieba, ale także zawsze robiące wrażenie montażu i efekty specjalne. Kopuła 15-metrowej średnicy stanowi sztuczne niebo, na którym 200 widzów ogląda ponad 6 tysięcy gwiazd, a ponadto ustawienia planet w poszczególnych znakach Zodiaku, albo fazy Księżyca i zaćmienia Słońca. Od 2005 roku planetarium oferuje najnowszą atrakcję, jaką stanowi interaktywna sala Orbitarium. Oferuje również możliwość samodzielnego prowadzenia prostych doświadczeń z dziedziny astronomii, zapraszając do przygody z nauką. Nic dziwnego, że przyciąga tłumy turystów, tylko w roku 2007 odwiedziło je blisko 180.000 widzów.

Sporo dawnych gazowizni dotrwało do naszych czasów z pełnym wyposażeniem technicznym, jak w dolnośląskim Międzygórzu, czy wielkopolskim Śmiglu, Krobi, Miejskiej Górcie. Nie zabrakło również woli by ochroną objąć wiele zabytków związanych z dawnymi gazowniami miejskimi, np. we Wrocławiu, Warszawie, Paczkowie, Dzierżonowie, w Międzygórzu, czy w Poznaniu. Niektóre zespoły, w całości czy też w części, zyskały status muzeów techniki gazowniczej. Zjawisko to nowe, korzeniami sięgające lat 90. XX wieku, czasu zmiany ustroju gospodarczego Polski, bolesnej czasami transformacji, ale i czasu ożywienia społecznego, aktywizacji wielu lokalnych środowisk. To z woli załóg dawnych zakładów gazowniczych, zainteresowanych również poprawą warunków socjalnych pracy i budową nowego image zawodu, udanie połączono myślenie o przyszłości z troską o spadek przeszłości. Temu też zawdzięczamy, że wiele dzieł kultury technicznej gazownictwa zyskało nowe życie. Spójrzmy jak potoczyły się losy kilku gazowni polskich. Rozpocznijmy od Warszawy.

Historia gazowni warszawskiej sięga początków XIX w. Już od roku 1835 fabryka braci Ewans przy ul. Świętojerskiej wytwarzała gaz dla celów przemysłowych i oświetlenia a od 1840 r. gaz dla potrzeb własnych produkowała również „rządo-

wa fabryka machin na Solcu... Pierwszy projekt oświetlenia gazowego Warszawy zgłosił w r. 1837 założyciel Towarzystwa Akcyjnego Oświetlenia Gazem Petersburga i Moskwy – Reichenbach. Jego konkurentem na tym polu był bankier i przemysłowiec Adam Epstein, który z Paryża sprowadził aparaturę do produkcji gazu. W 1856 r. magistrat Warszawy przyznał Towarzystwu Dessau 25-letnią koncesję na budowę i eksploatację gazowni, która jeszcze w tym samym roku powstała na Solcu. Zakład wyposażony był w żeliwne poziome piece systemu Clegga, które szybko zastąpiono bardziej wydajnymi piecami ceramicznymi, a później piecami pionowymi systemu dr. Bueba.

Stały wzrost zapotrzebowania na gaz, a jednocześnie brak możliwości rozbudowy zakładu na Solcu, sprawiły, że w latach 1886 – 1888 powstała druga gazownia na Woli. Pracowała w oparciu o piece poziome, retortowe, które od 1909 r. sukcesywnie zastępowano bateriami pionowymi. Do 1913 r. wzniesiono dwa kompleksy piecowni pionowo – retortowych o ruchu okresowym systemu Bueba. W latach 20. XX w. podjęto rozbudowę i modernizację gazowni. W miejsce pięciu małych, zbudowano w 1925 r. kotłownię centralną. W 1927 r. ukończono budynek benzolowni i wzniesiono nowoczesną piecownię Glover-West systemu pionowo-retortowego o ruchu ciągłym. Do najważniejszych inwestycji czasu II Rzeczypospolitej należały też cztery nowe chłodnice gazu, tłocznia gazu, czwarty system oczyszczalników gazu z siarkowodoru, budowa zakładu przerobu smoły i naftalenowni, estakady pod żuraw węglowy, boksów na węgiel, rozbudowa bocznic kolejowej, budowa linii tramwajowej dla wywożenia koksu, wagi koksowej, budynku laboratorium i stacji badawczej.

Po II wojnie światowej gazownię odbudowano, a w kolejnych latach rozbudowane i znacząco zmodernizowano. Ruch zakładu wstrzymano w 1970 r., zlikwidowano piecownię, budynki produkcyjne przysposobiono do nowych zadań związanych z potrzebami przedsiębiorstwa zaopatrującego mieszkańców stolicy już w gaz ziemny. Większość zabytkowych obiektów od połowy lat 90. poddana została gruntownej renowacji. Dzisiaj o wartościach zabytkowych dawnej gazowni decydują jej dominanty terenowe, takie jak dwa zbiorniki gazu, teleskopowe systemu mokrego, w obudowie murowanej z cegły, pochodzące z lat 1886–1888, wieża ciśnień wodociągu przemysłowego, budowle aparatowni i amoniakalni. Utrzymały historyczne elewacje z ceglany detal architektonicznym, a w budynku dawnej tłoczni zorganizowano ekspozycję zabytkowych urządzeń gazowych. Realnych programów ochrony i eksploatacji wciąż nie doczekały imponujące ga-



Architektura warszawskich zbiorników gazu

zometry, o pojemnościach 80.500 i 70.000 m<sup>3</sup>, pochodzące z lat 1886–1888.

Ten typ zbiornika, zwanego też „mokrym”, narodził się w 1820 r. w Anglii. Szybko się upowszechnił. Był prosty w budowie i eksploatacji oraz bezpieczny ponieważ w przypadku powstania nieszczelności w poszyciu dzwonu czy teleskopów, gaz ulatniający się na zewnątrz, dzięki murowanej osłonie (zapobiegającej także obmarzaniu wody w basenie, stalowego płaszcza zbiornika i instalacji), nie stwarzał zagrożenia wybuchem.

Jak w Wiedniu czy w Sankt Petersburgu zbiorniki Warszawy stanowią istotne wyróżniki przemysłowego założenia. W Wiedniu zespół czterech zbiorników gazu w 2001 r. śmiało przebudowano, tak by pomieściły nowe mieszkania, biura, dom studencki, hotel, halę widowiskową na 4 tys. widzów, archiwum miejskie, centrum handlowo-rozrywkowe i megakino. Wszystko ledwie krok od centrum miasta. Jeśli w Sankt Petersburgu utrzymano zbiornik i relikwiarz piecowni to w Warszawie, mimo niezachowania budynków piecowni – klasycznych jednostek produkcyjnych, zespół gazowni pozostaje jednym z najciekawszych w Europie przykładem sztuki budownictwa przemysłowego przełomu XIX/XX w. O jego wartości decyduje nie tylko stopień zachowania i klasa poszczególnych obiektów: dawnej kotłowni, elektrowni, wodociągowej wieży ciśnień, budynków oczyszczalni, czy też amoniakalni, lecz kompleksowość przekazu kulturowego, o którym decydują relacje czasowe, przestrzenne, funkcjonalne i estetyczne zachodzące między nimi.

Budowle warszawskie związane z dawnymi zbiornikami gazu należą w Polsce do wyjątkowych. W XIX i z pocz. XX w. w gazowniach wznoszono już tylko stalowe zbiorniki teleskopowe.



Gazometry Wiednia kształtują dzisiaj nową przestrzeń publiczną

Największymi były zbiorniki gazowni wrocławskiej z 1904–1906 r., niestety, podobnie jak wiele innych, zniszczone z końcem lat 90. XX w. Pojemność każdego z nich sięgała 110.000 m<sup>3</sup> gazu. Zbiorniki tego typu zdołano utrzymać w mniejszych gazowniach miejskich, m.in. we Wrocławiu (1909), w Górowie Iławieckim na Mazurach (1908), w Sobótce na Dolnym Śląsku (1910).

Upływowi czasu lepiej opierają się budynki produkcyjne i administracyjne dawnych gazowni, zwykle adaptowane dla potrzeb administracyjno-socjalnych, warsztatowych, czy magazynowych zakładów gazownictwa zaopatrujących sieci miejskie w gaz ziemny. Tak uczyniono w Warszawie, tak do nowych ról przysposobiono obiekty produkcyjne m.in. dawnej gazowni Wrocławia, Zgorzelca, Dzierżoniowa, Gorzowa Wielkopolskiego, Poznania.

Budowę gazowni na wrocławskim Tarnogaju, czwartej po zakładach na ul. Tęczowej z 1847, na pl. Powstańców Warszawy z 1860 i na ul. Trzebnickiej z 1877, zrealizowano w latach 1905–1906. Modernizowano ją i rozbudowywano, m.in. w latach 1927–1928, 1934 i 1942. Dysponowała trzema zespołami piecowni, dwoma instalacjami do oczyszczania gazu, wieloma do przetwarzania produktów ubocznych. Otaczała ją osiedle robotnicze, złożone z 232 budynków. W budowę i rozbudowę gazowni zaangażowanych było wielu znakomitych specjalistów i architektów, m.in. Matthias Wirtz i Wilhelm Beck. Stworzyli wyjątkowy zespół przemysłowy, złożony z budynków murowanych z cegły, betonowych o konstrukcjach szkieletowych lub stalowych, o różnicowanej stylistyce, operującej formami tradycyjnego neogotyku, poprzez modernizm, po uproszczone formy współczesne. Zwornikiem układu przestrzennego gazowni do dzisiaj pozostaje kubiczna bryła kotłowni, stanowiąca jakby postument dla wysokiego komina. Inną dominantą, wyraźną

w krajobrazie kulturowym założenia pozostaje malownicza wodociągowa wieża ciśnień. Mimo, że brak już teleskopowych zbiorników gazu, czy pochodzących z 1915 r. „wieżowych” zbiorników smoły, a zakład od 1969 r. pełni rolę tłoczni gazu ziemnego, wciąż czuje się tutaj niepowtarzalny klimat gigantycznej gazowni miejskiej. Szacunek dla przeszłości manifestuje się również ekspozycją jednego z utrzymanych parowozów bezogniowych, obsługujących niegdyś liczne na tym obszarze bocznice kolejowe.

Gazownia zgorzelecka (1906) pod względem wielkości była drugą po wrocławskiej, a trzecią na Dolnym Śląsku od powstania w latach 20. XX w. gazowni dzierzoniowskiej. Była jedną z największych w Niemczech, przepychem ceglanej architektury nie ustępując gazowniom Frankfurtu n./Menem czy Düsseldorfu.. Zaopatrywała w gaz nie tylko Görlitz ale i wiele pobliskich miejscowości – na zachód od Nysy Łużyckiej. Produkcję gazu prowadzono tutaj do 1973 r., w drodze suchego odgazowywania węgla w piecach pionowo-komorowych. Część wyłączonych z ruchu obiektów zlikwidowano, a w latach 80. podjęto modernizację i zmianę funkcji utrzymanych, adaptując je do nowych zadań administracyjnych, magazynowych i warsztatowych. Z początku XX wieku pochodzą imponujące budynki siłowni energetycznej i kotłowni, aparatowni, tłoczni gazu, odsiarczalni, laboratorium i budynku dyrekcji. Posadowiono je na planach rozległych prostokątów, wznosząc budynki jako murowane z cegły. Wielopołaciowe dachy oparto na stalowych, kratownicowych konstrukcjach i pokryto dachówką ceramiczną. Elewacje licowano cegłą klinkierową, mury wieńczono dekoracyjnymi szczytami i wprowadzano na nie bogaty detal ceglanych lizen, nadłuczycy, gzymsów, opasek, sterczyn i tynkowanych blend. Ten jednorodny stylistycznie zespół, operujący oryginalną wersją historyzmu, wyrażanego językiem zaczerpniętym z różnych stylów, zwłaszcza baroku i gotyku pozostaje jed-



Architektura gazowni w Zgorzelcu



Gazownia w Sobótce – teleskopowy zbiornik gazu

nym z najcenniejszych w Polsce przykładem rozwiązań architektoniczno-przestrzennych i funkcjonalnych gazowni. Dzisiaj ekspresja ceglanej architektury znakomicie harmonizuje z zielenią rozległych trawników, starannie utrzymanymi drogami wewnętrznymi, zaskakującymi wnętrzami urbanistycznymi, bogatym detalem, rytmem otworów okiennych i tynkowanych płycin ceglanych murów. Często przywołuję ten przykład by skłaniał do naśladowania i sprzyjał utrzymaniu zabytkowej substancji, dokumentującej czas industrializacji, obfitujący także w realizację harmonijnie łączące architekturę ze środowiskiem.

Gazownia w Sobótce (pod Wrocławiem) pochodząca z początku XX stulecia. prezentuje z kolei model standardowej, niewielkiej gazowni miejskiej. Jej mury kryją zapis dziejów technologii i gazownictwa śląskiego. Powstała w latach 1901–1902. W 1903 podłączono do niej 49 lamp ulicznych, adaptowanych z wcześniejszych — naftowych. Później połączenie z siecią gazową zyskały budynki mieszkalne i publiczne. Proces destylacji węgla kamiennego prowadzono w dwu piecach 2- i 4-komorowych, poziomych (później zastąpionych 8-retortowymi), o zdolności produkcyjnej 1200, a następnie 2000 m<sup>3</sup> gazu/dobę, w temp. 1000–1200 °C. Przez odbieralniki gaz przechodził do chłodziń wodnorurkowych, wieżowych płuczek amoniakalnych i odsiarczalników skrzyniowych. Oczyszczano go z węglowodnorodnych: wody amoniakalnej i smoły pogazowej. Przez stalowe zbiorniki teleskopowe, o pojemności 500 i 600 m<sup>3</sup> prowadzono go dalej — do sieci miejskiej. Obok tych urządzeń w gazowni utrzymano również maszynownię z reliktem ssaka skrzydłowego, napędzanego niegdyś przez transmisję pasową z silnika gazowego lub elektrycznego. W aparatowni uwagę zwracają typowe manometry, reduktory ciśnienia i unikatowy już gazomierz typu wodnego z 1910 r. produkcji berlińskiej firmy Hempel.

Do dzisiaj pozostały w Sobótce budynki administracyjno – mieszkalny i produkcyjny oraz małego warsztatu mechanicznego, a także budowla zbiornika gazu. Zwarty ten zespół utrzymany jest w konwencji historyzującej architektury, operującej formami pseudogotyku przemysłowego i tzw. „stylu rodzimego”. Urbanistyka i architektura pozostają podporządkowane charakterowi procesu produkcyjnego. Nie skrywają funkcji. Podobnie kształtowano analogiczne zakłady w Międzygórzu, Dusznikach, Radkowie czy Bardzie, nadając dziełom budownictwa przemysłowego i techniki romantycznego wyrazu. Wtapiano je w krajobrazy przyrodnicze i kulturowe, zacierając jak gdyby agresywny dla środowiska charakter tego przemysłu.

Czy gazownia Sobótki, dzisiaj nieużytkowana i opuszczona, znajdzie nowy program użytkowy, czy stanie się jeszcze jedną atrakcją Sobótki, tradycyjnego miejsca weekendowego wypoczynku wrocławian?. Jeśli tak, to wniesie w tradycyjne programy rekreacyjne i poznawcze tego urokliwego miasteczka treści związane z techniką, z przemysłem, z kulturą materialną – walory, których często nie postrzegamy. A może spotka ją los podobny wielu dziełom czasu industrializacji, ulegnie nowym kanibalom? Nie byłby to jedyne w Polsce przykłady ograbiania nas z możliwości ciągłego obcowania z dziedzictwem cywilizacyjnym. Bądź co bądź nie wszędzie mamy do czynienia z taką troską o dziedzictwo jak w Warszawie, Toruniu, Zgorzelcu czy Paczkowie.

W 1991 r. muzeum gazownictwa stworzono w dawnej gazowni miejskiej Paczkowa, gdzie zachowano kompletne linie technologiczne i urządzenia do produkcji gazu świetlnego, pochodzące z 1902 r. Gazownia pracowała do 1977 r. Później zebrano tutaj ponad 3 tysiące eksponatów. Znajdziemy wśród nich urządzenia gazowe gospodarstwa domowego: kuchenki, piece łazienkowe, termy, żelazka, lodówki, piece i kominki do ogrze-



Muzeum gazownictwa w starej gazowni Paczkowa

wania pomieszczeń, latarnie i lampy oświetleniowe a nawet gazowe lokówki do włosów. Muzeum prezentuje liczne dokumenty, plany, publikacje, szkice oraz fotografie, przede wszystkim zaś procesy wytwarzania gazu świetlnego, jego oczyszczania i rozprowadzania do odbiorców. W teleskopowym zbiorniku gazu, adaptowanym na muzealną salę zgromadzono bogatą kolekcję kilkuset gazomierzy, z których najstarszy pochodzi z 1877 r. Jak przystało na gazownię teren muzeum oświetlają czynne latarnie gazowe.

Przenieśmy się jeszcze na drugi kraniec Polski, na północ – do Górowa Iławieckiego. Znajdziemy tam model gazowni bliski temu z Sobótki czy z opolskiego Paczkowa. Interesujący o tyle, że od kilku już lat znakomicie promujący to niewielkie miasteczko. Gazownia Górowa Iławieckiego to jedyna z wielu gazowni miejskich powstałych z przełomem XIX-XX w. na Warmii i Mazurach, m.in. w Olsztynie, Giżycku, Prabutach, Węgorzewie, Morażu, Ostródzie, Iławie, Szczytnie, Pisz, Suszu, Kętrzynie, Mikołajkach,



Górowo Iławieckie – architektura gazowni – muzeum oraz 12-retortowy piec gazowy

Olsztyнку i Rynie, którą w latach 90. XX w. przekształcono w lokalne Muzeum Gazownictwa.

Powstała w latach 1907–1908 a budowę zakładu prowadziła firma Karl Frande z Bremy. Wzniesiono dwa piece, stalowy, teleskopowy zbiornik gazu o pojemności 350 m<sup>3</sup>, a także sieć rur o łącznej długości ok. 8 km. W latach 20. XX w. zakład zmodernizowano instalując m.in. maszynę do załadunku węgla do retort oraz koksowe urządzenie gazowe. W 1945 r. wyposażenie gazowni, podobnie jak wielu innych Warmii i Mazur, padło łupem armii sowieckiej. Ponownie uruchomiono ją dopiero w 1964 r., instalując zabytkowe już w istocie urządzenia sprowadzone z wyłączonych z ruchu gazowni w Sępopolu i Braniewie. Pracowała do 1992 roku. Szczęśliwie natychmiast podjęto decyzję o utrzymaniu zakładu w roli muzeum. Podjęto renowację budynków, budowli i urządzeń technicznych, w tym 12-retortowych poziomych piecy gazowych i odbieralników gazu. Starano się przy tym odsłonić wszelkie relikty przeszłości, włącznie ze starymi posadzkami i brukami, a brakującą cegłę uzupełniano materiałem z równej wiekiem nieczynnej gazowni w Bartoszycach. Historyczne wyposażenie gazowni dopełniono zabytkową aparaturą i urządzeniami sprowadzonymi z wyłączonych z ruchu gazowni regionu, wspaniałą kolekcją gazomierzy, ciśnieniomierzy, kuchenek i piecyków gazowych. Powstało jedno z nielicznych w Europie miejsc eksponujących nie tylko proces technologiczny zgazowywania węgla, ale i pracę wymarłych już zawodów gazowniczych: piecowego, konserwatora pieców, murarza piecowego i murarza konserwatora oraz wagowego.

Stare gazownie przyciągają dzisiaj uwagę także wielu lokalnych samorządów miejskich. W czerwcu 2008 r. rozstrzygnięto w Poznaniu konkurs na zagospodarowanie dawnej gazowni miejskiej. Powstała w roku 1856 na wyspie Grobla, otoczonej nurtem rzeki Warty. Jej projektantem był angielski architekt John Moore, pracujący w Niemczech i znany z budowy m.in. wodociągów miejskich Szczecina (1844) i Wrocławia (1864–1871). Węgiel sprowadzano początkowo z Anglii statkami do Szczecina, gdzie przeładowywano go na barki, które Odrą i Wartą dostarczały go do gazowni. Po zbudowaniu jednak linii kolejowej do Wrocławia węgiel zaczęto sprowadzać ze Śląska. Do gazowni na wyspie zbudowano nawet specjalną bocznice. W 1866 obok gazowni powstały wodociągi, a w 1904 elektrownia miejska, kształtując wyjątkowy zespół przedsiębiorstw komunalnych „Światło, woda, gaz”, który stanowił wzorzec dla wielu podobnych przedsięwzięć podejmowanych i w innych miastach Polski, nie tylko Wielkopolski.

Architekturę tego zespołu kształtowano w duchu historyzmu, operując formami znanymi z budownictwa doby średniowiecza i wyrażając je językiem Rundbogenstilu. Pierwszy zbiornik wzniesiono w obudowie murowanej z cegły, od roku 1899 zastępowano je zbiornikami wyłącznie stalowymi. Największy o pojemności 50.000 m<sup>3</sup> zbudowano w 1917 r. Nie służył długo. W 1926 r. eksplodował. Od 1917 r. zespół zdominowała potężna bryła piecowni typu Koppersa. Gazownia poznańska zaprzestała pracy w 1973 r. Rozebrano piecownię, zbiorniki gazu. Część obiektów zaadaptowano na cele biurowe i magazynowe, część do dzisiaj pozostaje nieużytkowana, inne popadły w ruinę. Koncepcji zagospodarowania starej gazowni było wiele. Jedną z ostatnich była propozycja stworzenia w niej Centrum Kultury, z salą widowiskową, salami muzealnymi i teatralnymi. Środowiska artystyczne postulowały by przekształcić ją w centrum sztuki, w którym mogłyby działać, ćwiczyć i prezentować się różne grupy artystyczne: teatry, grupy happeningowe, artyści plastycy: malarze, rzeźbiarze czy performerzy. Zdecydowano w końcu, że połączone zostaną tutaj programy służące handlowi i kulturze. Tak, dzięki zaangażowaniu kapitału w procesy zagospodarowania zabytkowej substancji stoimy przed szansą przywrócenia mieszkańcom Poznania jednego z mitycznych miejsc starego miasta. Będzie to także krok w kierunku zwrócenia miasta ku rzece i zdecydowanego poszerzenia przestrzeni publicznej Poznania.

Mówimy o gazowniach klasycznych. Ale warto na końcu przypomnieć jedyne w Europie muzeum położone na terenie czynnej do dzisiaj kopalni ropy naftowej – Muzeum Przemysłu Naftowego i Gazowniczego im. Ignacego Łukasiewicza w Bóbrce. Idea utrwalenia początków i rozwoju przemysłu naftowego w Polsce przyświecała już



Skansen górnictwa naftowego i gazownictwa w Bóbrce. Najstarsza na świecie kopanka Franek z ok. 1860 r. – czynna do dzisiaj



Ignacemu Łukasiewiczowi, ale realnych kształtów nabrała dopiero w 1961 r. Powstałe wówczas muzeum gromadzić zaczęło kolekcje odnoszące ku geologii i górnictwu naftowemu, przemysłowi rafineryjnemu i petrochemicznemu, użytkowaniu i dystrybucji produktów naftowych, gazownictwu ziemnemu i kolekcjonerstwu naftowemu.

Jeśli taką uwagę przywiązujemy do ochrony starych gazowni i proponujemy postrzeganie ich w kategoriach zabytków przemysłu i techniki to dlatego, że służyć mogą utrzymaniu w zbiorowej pamięci dziedzictwa nagromadzonego pracą pokoleń. Postrzegamy ich walory wyróżników współczesnych krajobrazów kulturowych. Chcielibyśmy utrzymywać je w nowych już rolach – znaków-komunikatów, służących nie tylko celom poznawczym czy nostalgii za czasem który przeminął. Sądzymy, że dzieła kultury technicznej, pomogą człowiekowi odnaleźć się w świecie bezustannej zmiany, zrozumieć swoiste kody genetyczne naszej cywilizacji. Mogą pełnić rolę zwierciadła, w którym możemy przeglądać się, śledząc drogę przebytą i wyzwając refleksję nad naturą postępu i jego kosztami. Podnieśmy też, że dzieła kultury technicznej gazownictwa, stare budowle czy instalacje służyć mogą procesom edukacyjnym, wychowywać dla przedsiębiorczości, i w nowych rolach służyć wciąż człowiekowi, rozpalając i emocje i myślenie o bezustannej potrzebie budowy nowego ładu przestrzennego i harmonijnego rozwoju techniki i gospodarki, zgodnie z prawami natury i rozumu. Jeśli uznamy, że w procesie masowej edukacji człowieka III tysiąclecia, kształtowania nowego jego modelu, swoistym narzędziem dydaktycznym stać się może zabytek, unaoczniając, że każde działanie człowieka na polu techniki i technologii rodzi skutki trwałe, zwykle nieoczekiwane, pozytywne i negatywne, tym bardziej pochylmy się nad znakiem przeszłości. Włączmy go w rytm współ-



Sankt Petersburg – architektura zbiornika teleskopowego gazu

czesnego życia i wsłuchajmy się w przesłanie, jakie dobro kultury technicznej niesie.

Inspiracją dla spojrzenia na problematykę ochrony zabytków gazownictwa w Polsce było moje majowe spotkanie z reliktem gazowni w Sankt Petersburgu. Dla Polaka o tyle bliskie, że swój udział w jej rozbudowie i modernizacji początku XX stulecia miał również m.in. dyrektor gazowni lubelskiej. Dla historyka techniki spotkanie to bliskie też o tyle, że odnajdujemy tutaj archetyp zbiornika gazu w obudowie murowanej z cegły, bliski tym z Warszawy czy Torunia. Odnajdujemy też imponujący relikwiarz piekarni Koppersa, monumentalne, żelbetowe szkielety zasobników węgla, interesujący zespół dawnych budynków produkcyjnych i administracyjnych zakładu. Sankt Petersburg, podobnie jak Warszawa, staje dzisiaj przed podobnym wyzwaniem – ochrony i przeniesienia swych pomników techniki ku przyszłości, włączenia ich w obieg współczesnej kultury. Czy zdoła temu zadaniu podołać? Patrzymy w przyszłość z ufnością. Pozycja stolicy zobowiązuje.

*Stanisław Januszewski*

## Leszek Mulka

Urodził się w 1941 roku we Lwowie. Z zawodu jest mgr inż. elektronikiem – ukończył Politechnikę Wrocławską. Od ponad 40 lat zajmuje się żeglarstwem i turystyką żeglarską. Jest sternikiem jachtowym, sternikiem motorowodnym, instruktorem żeglarstwa PZZ i Przewodnikiem Turystyki Żeglarskiej PTTK.

Swoją przygodę z żeglarstwem rozpoczął w 1967 r. na obozie żeglarskim Klubu Żeglarskiego PTTK „Eol” nad jez. Drawskim koło Czaplinka. Klub „Eol” był wtedy jednym z największych

wrocławskich klubów i posiadał pierwszy wrocławski jacht morski „Bolko”. Klub co roku organizował wędrownie obozy żeglarskie i rejsy na różnych atrakcyjnych akwenach, przede wszystkim na Wielkich Jeziorach Mazurskich. Po kilku latach klubowych pływania okazało się, że żeglarstwo stało się główną pasją kol. Leszka. Pływał tylko po wodach śródlądowych, ponieważ przez wiele lat odmawiano mu tzw. klauzuli na pływania morskie, a bez „klauzuli” nie było mowy, aby wypłynąć nawet na polskie wody przybrzeż-



ne Bałtyku i przepłynąć np. z Helu do Władysławowa.

„Klauzula” to była taka pieczęć przybijana w książeczce żeglarskiej mówiąca, że właściciel książeczki może wypłynąć na rejs morski w określonym terminie bez prawa zawijania do portów państw obcych (tu potrzebny był paszport). O klauzulę trzeba było starać się co roku. Pieczęć przybijano w Wojewódzkim Komitecie Kultury Fizycznej i Turystyki na podstawie listy przysyłanej z Wojewódzkiej Komendy MO. Co roku mi

odmawiano „klauzuli” wspomina Leszek Mulka i co roku odwoływałem się od tej decyzji do Komendanta Wojewódzkiego MO. Zawsze otrzymywałem jednakową odpowiedź, że nie mogę otrzymać tej klauzuli ze względu na „bezpieczeństwo Państwa”. Tak więc z konieczności pływałem wyłącznie na „śródlądziu”, zajmując się turystyką żeglarską i szkoleniem żeglarzy.

Leszek Mulka przemierzył wzdłuż i wszerz Wielkie Jeziora Mazurskie i wiele innych akwenów – posiada Dużą Złotą Żeglarską Odznakę Turystyczną ze szmaragdem. Jest wiceprzewodniczącym Komisji Turystyki Żeglarskiej Zarządu Głównego PTTK i członkiem jury Nagrody Przyjaznego Brzegu.

Był organizatorem i komandorem akcji „Dolnośląskie Powitanie Unii Europejskiej na polskich wodach 2004”, zakończonej zdobyciem Grand Prix Nagrody Przyjaznego Brzegu dla Wrocławia i Nagrody Specjalnej dla Dolnośląskiego Komitetu Organizacyjnego „Powitania”. Jest autorem wielu publikacji o turystyce żeglarskiej. Publikuje również w Biuletynie „Prosto z Pokładu”

W roku 2006 rozpoczął współpracę z Fundacją Otwartego Muzeum Techniki oraz Bractwem Mokrego Pokładu, stając się jego członkiem.

*Stanisław Januszewski*

## Komisja Turystyki Żeglarskiej Zarządu Głównego PTTK

Po zakończeniu wojny, w latach 1945–1950, turystyka żeglarska była organizowana w rozmaitych klubach i organizacjach, takich jak Yacht Klub Polski, Związek Harcerstwa Polskiego, Liga Morska, Liga Przyjaciół Żołnierza (obecnie Liga Obrony Kraju), a nawet Fundusz Wczasów Pracowniczych, który zagospodarowywał m.in.: rozmaite opuszczone lub poniemieckie obiekty na tzw. Ziemiach Odzyskanych. Reaktywowano, choć nie na długo, nie działający w czasie wojny Polski Związek Żeglarski. Na zebraniu 19 września 1950 r. Zarząd Główny PZŻ uchwalił „Instrukcję nr 8 o ustanowieniu Żeglarskiej Odznaki Turystycznej ŻOT”. Ale już 13 października 1950 r. na mocy uchwały prezydium ówczesnego Głównego Komitetu Kultury Fizycznej (GKK-FiT) Polski Związek Żeglarski został przekształcony w sekcję żeglarską GKKFiT, co zostało praktycznie zrealizowane 4 lutego 1951 r.

Dawni działacze PZŻ przeszli do PTTK, gdzie powstała Komisja Turystyki Wodnej, w ramach której wyodrębniły się stopniowo Inspektorat Turystyki Kajakowej i następnie Inspektorat Turystyki Żeglarskiej. Organizatorem Inspektoratu

Żeglarskiego został Zygmunt Jędrzejkiewicz, zaś jego współpracownicą Danuta Zjawieńska, którzy skupili w PTTK turystów żeglarzy.

Działalność w zakresie turystyki żeglarskiej rozwijała się dynamicznie, gdyż pod skrzydła PTTK chronili się turyści żeglarze z różnych reorganizowanych klubów. Pierwsza sekcja turystyki żeglarskiej PTTK powstała 5 grudnia 1952 r. w Warszawie przy Oddziale Stołecznym PTTK, przekształcona później w działający do dziś Żeglarski Klub Turystyczny „Rejsy”. W 1954 r. Inspektorat Żeglarski Komisji Turystyki Wodnej został przekształcony w Komisję Turystyki Żeglarskiej Zarządu Głównego PTTK (KTŻ), a jej przewodniczącym do roku 1960 był Zygmunt Jędrzejkiewicz.

W tym czasie KTŻ rozwinęła bardzo szeroką działalność. Opracowano regulamin odznaki ŻOT i jej wzór oraz rozwinięto akcję zdobywania ŻOT. Uruchomiono nadawanie książeczek żeglarskiej i patentów dla turystów żeglarzy, którzy po likwidacji PZŻ pozbawienie zostali możliwości zdobywania tych dokumentów. Organizowano rejsy na Jeziorach Mazurskich i

splywy żeglarskie, m.in. pierwszy wielki spływ „Wodami do granicy pokoju” w 1955 r., który zyskał aprobatę ówczesnych władz i otworzył żeglarstwu turystycznemu drogi rozwoju w następnych latach. Rozpoczęto wydawanie pisma o turystyce wodnej „Wodami Polski”, które wychodziło do 1958 r. Po reaktywowaniu PZZ tematykę turystyki żeglarskiej podjęły „Żagle”. Od 1956 r. prowadzono intensywne starania o reaktywowanie w Polsce żeglarstwa morskiego, które zostały uwieńczone pełnym sukcesem.

Żeglarze PTTK pływali na różnych jachtach – wypożyczanych lub odbudowywanych. Później PTTK pozyskało także własne jachty. W 1959 r. został zwodowany obecny jacht flagowy PTTK s/y „Polonia” (16,7 m długości, 100 m<sup>2</sup> powierzchni ożaglowania, poszycie z drewna modrzewiowego), skonstruowany na rejs dookoła świata.

W latach 1960–1972, kiedy przewodniczącą była Zofia Sumińska, Komisja gromadziła coraz większy zespół aktywu żeglarskiego. Jest to okres centralnego zarządzania turystyką i sportem. Dzięki temu także PTTK i KTŻ otrzymuje dotacje z tzw. centralnego funduszu rozwoju turystyki i wypoczynku, finansowanego głównie z dochodów Totolotka. Dotacje rozdzielane są na finansowanie zakupów jachtów śródlądowych i morskich. Po Polonii zwodowanej w 1959 r. powstają następne jachty, m.in. w 1961 r. s/y „Bolko”, którego armatorem jest Klub Żeglarski PTTK „Eol” we Wrocławiu (był to pierwszy jacht pełnomorski we Wrocławiu). Równoległe z funduszy zakładów pracy zostają zakupione następne jachty, głównie na Śląsku. Flotylla jachtów morskich PTTK sięga 15 jednostek. PTTK zakupiło także turystyczne jachty śródlądowe wypożyczalne żeglarzom turystom głównie na Mazurach. Jednocześnie Komisja Turystyki Żeglarskiej prowadzi akcję popularyzacji turystyki żeglarskiej oraz promocję produkcji turystycznych łodzi i jachtów żaglowych.

Rozwijały się ośrodki PTTK nad Wigrami i w Augustowie. Powstał Ośrodek PTTK w Rucianem-Nidzie. W Mikołajkach uzyskano od FWP wyspę, którą zagospodarowano jako śródlądową bazę żeglarską. Powstał Ośrodek szkolenia żeglarskiego w Boszkowie nad jez. Dominickim (koło Leszna Wielkopolskiego) oraz silny ośrodek żeglarski w Iławie, gdzie organizowano szkolenia i rejsy turystyczne na Jezioraku. Komisja Turystyki Żeglarskiej PTTK uczestniczy w tworzeniu ośrodków żeglarskich nad Zalewem Solińskim w Bieszczadach. Rozwijają się ośrodki żeglarskie nad jez. Miedwie koło Stargardu i nad jez. Dąbie koło Szczecina oraz ośrodek żeglarski nad jez. Rożnowskim. Klub „Wagabunda” z Poznania tworzy przystań PTTK na jez. Kierskim.



Po rozpoczęciu działalności żeglarskiej pod banderą PTTK w 1951 r. i wyodrębnieniu w 1954 r. Komisji Turystyki Żeglarskiej liczba turystów żeglarzy szybko rośnie. W końcu lat 70. było około 120 klubów i i sekcji żeglarskich PTTK zrzeszających ponad 12 000 członków. W latach 90. zmienił się charakter śródlądowej turystyki żeglarskiej. Turyści, którzy zarazili się bakcylem żeglarskim stopniowo zdobywali lub samodzielnie budowali jachty i stawali się „armatorami”. Obecnie żeglarstwo śródlądowe uprawia się przeważnie na własnym lub wycarterowanym sprzęcie. Nie straciło ono nic na popularności, o czym świadczy tłok na Wielkich Jeziorach Mazurskich i na coraz nowych akwenach. Nie ma jednak danych statystycznych o liczbie turystów żeglarzy. Szacuje się, że obecnie jest ich grubo powyżej 100.000. Warto zauważyć, że większość zawodowych marynarzy i ludzi związanych z morzem i żeglugą śródlądową zaczynała od żeglarstwa.

W pierwszych latach powojennych głównym zadaniem Komisji Turystyki Żeglarskiej PTTK była odbudowa żeglarstwa po zniszczeniach wojennych i popularyzacja tej formy spędzania czasu połączona z promocją krajoznawstwa. Obecnie żeglarstwo śródlądowe stało się w znacznym stopniu domeną armatorów prywatnych i komercyjnych wypożyczalni sprzętu. Komisja Turystyki Żeglarskiej PTTK współdziała z klubami i oddziałami PTTK w przystosowaniu się do obecnych warunków gospodarczych, a także stara się odkrywać w Polsce nowe, atrakcyjne akweny i udostępniać je turystom.

Uprawianie żeglarstwa wymaga pewnych umiejętności i dlatego tak wiele pracy poświęca się szkoleniu i podnoszeniu kwalifikacji przez turystów żeglarzy, których zadaniem z kolei jest promowanie „dobrej praktyki” żeglarskiej, aby żeglowanie było bezpieczne, kulturalne i przyjazne środowisku naturalnemu.

W związku z integracją z Unią Europejską Komisja Turystyki Żeglarskiej zorganizowała w 2004 r. wielką ogólnopolską operację wodniacką pod nazwą „Powitanie Unii Europejskiej na polskich wodach”, której patronował Prezydent Rzeczypospolitej. Celem tej operacji było otwarcie Polski i polskich szlaków wodnych dla zagranicznych turystów wodniaków. Pokłosem tej operacji jest konkurs o Nagrodę Przyjaznego Brzegu, którego IV edycja odbyła się w 2007 r.

Warto przypomnieć, że co roku laureatami zostają organizacje i ludzie związani z Odrą i Wrocławiem. I tak w 2004 r. Grand Prix otrzymał Wrocław, a Nagrodę Specjalną Dolnośląski Komitet Organizacyjny; w 2005 r. Nagrodę otrzymała Fundacja „Hobbit”; w 2006 r. Nagrodę Specjalną otrzymała Fundacja Otwartego Muzeum Techniki i prof. Stanisław Januszewski; a w 2007 r. Stowarzyszenie Port Uraz.

*Leszek Mulka*

## Prezentacja książki

25 czerwca frankfurcki Uniwersytet Viadrina wraz z Wydziałem Promocji Urzędu miasta Wrocławia prezentował na Politechnice Wrocławskiej najnowszą książkę o Odrze, „Odra-Oder. Panorama europejskiej rzeki”. Imprezę organizowało Międzywydziałowe Studenckie Koło Naukowe PWr "Ochrony zabytków techniki HP Nadbor" od dwu lat współpracujące ze studentami Viadriny. Imprezę prowadzono w ramach wrocław-

skich Dni Odry, a jeśli o studentach mowa to także Letniej Szkoły Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego i Technicznego, kolejny już raz prowadzonej przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki na rzecz programu operacyjnego Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego "Edukacja kulturalna". Zaproszeni współautorzy książki: dr hab. Beata Halicka i profesorowie Jan Harasimowicz, Stanisław Januszewski i Zagadka.

## TEN-T

TEN-T(Trans-European Network-Transport) to transeuropejska sieć transportowa obejmująca korytarze wszystkich rodzajów środków transportu łącznie z żeglugą śródlądową. Sieć transeuropejska obejmuje infrastrukturę transportową, systemy zarządzania ruchem oraz systemy ustalania pozycji i nawigacji.

Infrastruktura transportowa obejmuje sieci drogowe, kolejowe i śródlądowe, porty morskie, porty żeglugi śródlądowej i inne punkty wewnętrznych połączeń. Systemy zarządzania ruchem i systemy ustalania pozycji i nawigacji obejmuje niezbędne instalacje techniczne oraz systemy informacji i telekomunikacji, mające zapewnić harmonijność funkcjonowania sieci i sprawne zarządzanie ruchem. W ramach tej sieci wpisana jest Odra graniczna oraz projekt połączenie Odra-Łąba-Dunaj i Łąba. Niestety nie ma Odry śląskiej, od granicy państwa do ujścia do Nysy Łużyckiej. Na tym odcinku Odra znajdują się istotne dla gospodarki naszego kraju okręgi przemysłowe a rzeka posiadała istotne znaczenie transportowe.

Transeuropejska sieć śródlądowa obejmuje rzeki, kanały oraz różne odgałęzienia i ogniwa, które je łączą. W szczególności obejmuje ona wzajemne połączenia pomiędzy ośrodkami przemysłowymi i aglomeracjami miejskimi oraz łączy je z portami. Minimalne wymagania technicz-

ne dla dróg wodnych tworzących części sieci muszą odpowiadać normom ustalonym dla drogi wodnej IV klasy, to znaczy pozwalającej na przepłynięcie statku lub barki o długości 80-85 metrów i szerokości 9,5 m. Jeśli droga wodna wchodząca w skład sieci jest modernizowana lub budowana, wymagania techniczne muszą odpowiadać przynajmniej IV klasie i pozwalać w przyszłości na osiągnięcie poziomu klasy Va/Vb oraz stwarzać dogodne warunki do przepłynięcia statków używanych w transporcie kombinowanym. Klasa Va zezwala na przepłynięcie statku lub barki o długości 110 m i szerokości 11,4m a klasa Vb odpowiednio 172 do 185 m długości i 11,4 m szerokości. Porty śródlądowe stanowią część sieci, w szczególności jako punkty wzajemnych połączeń wewnętrznych pomiędzy drogami wodnymi i innymi formami transportu.

Żegluga śródlądowa to do niedawna ważny także dla polskich władz rodzaj transportu. Jeszcze w 2001 r. mówiło się, że przewidywany jest wzrost ładunków przewożonych żeglugą śródlądową o 60-100 %. Sam prawodawca podkreśla, że z perspektywą wzrostu wiąże się modernizacja urządzeń drogi wodnej Odry i jej powiązaniem z siecią wodną Niemiec. Ustawodawca zauważył również potrzebę połączenia Odry i Łąby z Dunajem. Realizacja tego planu nie tylko przy-

wróciłyby Odrzańską Drogę Wodną Europie, ale także dzięki korzyściom osiąganym z gospodarczego jej wykorzystania, wpływałyby na rozwój Nadodrza oraz państw leżących nad rzeką. Nadodrze jest regionem, którego nerwem komunikacyjnym zawsze była Odra. Region ten posiadał ogromny potencjał przemysłowy i ludzki, o czym można było się przekonać w trudnych latach powojennych. Obecnie m.in. z powodu utra-

ty gospodarczego znaczenia Odry Nadodrze nie wykorzystuje w pełni swoich możliwości.

Komisja Europejska stawia na przedsięwzięcia transgraniczne i proekologiczne formy transportu takie jak żegluga śródlądowa i kolej. Prowadzony jest nabór wniosków na współfinansowanie projektów w dziedzinie Transeuropejskiej Sieci Transportowej z budżetu TEN-T Unii Europejskiej w latach 2007–2013.

*Jan Pyś*

## IX Konferencja Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego

Kolejna konferencja organizowana przez Centralne Muzeum Morskie odbyła się w dniach 29-30 maja 2008 r. w: jego siedzibie w Gdańsku (Spichlerze), w jego oddziale w Tczewie (Muzeum Wisły) oraz w Muzeum Marynarki Wojennej i w Muzeum Miasta Gdyni. Tematyka obrad koncentrowała się na funkcjonowaniu muzeum w społeczności, działalności stowarzyszeń oraz na działaniach, badaniach i konserwacji w muzeach, skansenach, archiwach.

Jerzy Litwin (Dyrektor CMM w Gdańsku) i Ferdynand Tomala (Prezes Towarzystwa Przyjaciół CMM) przedstawili historię działań reprezentowanych instytucji, począwszy od 1959 r. – otwarcia wystawy w Dworze Artusa czy 1962 r. – powołania samodzielnego Muzeum Morskiego po dzień dzisiejszy i najbliższe plany stworzenia parku polskiego „blizarium”. Admirał Antoni Komorowski (Akademia Marynarki Wojennej i Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu) omawiał polskie problemy dziedzictwa morskiego na forum międzynarodowym. Poza informacją o udziale polskiej historii na konferencjach międzynarodowych, podkreślił utrzymywanie w rękach prywatnych ok. 5000 jednostek tradycyjnych i powstanie w Akademii wydziału humanistycznego – kształcącego historyków techniki morskiej. Wiktor Kowalczyk (Z-ca Dyrektora Muzeum Nadwiślańskiego w Kazimierzu Dolnym) opowiadał o fenomenie lokalnej społeczności, która licząc ok. 20-tu tys. mieszkańców, w sezonie potrafi przyjąć ok. 1 mln przybyszów. W takim mieście lokalne muzeum musi być „zanurzone w połowie” w społeczności lokalnej i nazywał to „zanurzenie” modelem optymalnym: „dwa półksiężyce”. Cezary Obracht-Prondzyński (Dyrektor Instytutu Filozofii, Socjologii i Dziennikarstwa Uniwersytetu Gdańskiego zwrócił uwagę min na brak: biografii muzealników pomorskich czy analiz powiązań muzeów ze społecznościami lokalnymi. Im większy rozwój i nowoczesność – tym mniejsze więzi lokalne. Temu sloganowi przeciwstawił następujący obecnie

proces metamorfozy, transformacji z dominacją więzi organizacyjnych. Przyszłość upatruje w takich właśnie działaniach, choć nie koniecznie w samym muzeum. Przykłady, to np.: „Muzeum najdłuższej deski” czy „Muzeum domu wybudowanego do góry nogami”. Małgorzata Bucholtz-Todorska i Małgorzata Międzobrodzka przedstawiły swoje miejskie muzea. Pierwsza (Dyrektor Muzeum Sopotu – powstałego w 2001 r., druga – Muzeum Żup Krakowskich w Wieliczce – najbardziej „nie rzeczego” muzeum na tej Konferencji. Katarzyna Barańska z Muzeum Etnograficznego w Krakowie (Zespół Katedr Nauk o Kulturze UJ) mówiła o muzeum jako miejscu epifanicznym podkreślając, że „muzea stają się cmentarzem sztuki – jeżeli podmioty są wyrwane z kontekstu miejscowej rzeczywistości historycznej”.

Agnieszka Piórkowska (CMM w Gdańsku) zapoznała uczestników Konferencji ze spostrzeżeń dokonanych w trakcie swojej wizyty w Muzeum Etnograficznym w Montescudo, położonego u podnóża San Marino we Włoszech. W latach 70-tych XX wieku miejscowi nauczyciele poprosili dzieci o porozmawianie z rodzicami i dziadkami o historii i tradycji. Dzieci spisały te relacje. Przyniosły też przedmioty codziennego użytku. Do ich obejrzenia zachęciły dorosłych. Gdy wszystkim się ta prezentacja spodobała – dołożono zwyczaje, tradycje. Zaczęto organizować festyny, pokazy wyrobu miodu, wina i tp. Na bazie tak udanie rozpoczętego programu powstała sieć muzealna specyfiki lokalnej. Każde z nich nie powiela schematów czy zbiorów. W Montescudo samo muzeum mieści się na pow. 50 m<sup>2</sup> ekspozycji, na dwóch poziomach przy kościele, który sam w sobie jest zabytkiem. Wszelka „obsługa” prowadzona jest przez samych mieszkańców we własnym dialekcie. Warsztaty konserwatorskie sfinansował włoski Instytut Dziedzictwa.

Stanisław Januszewski (Prezes FOMT) przedstawił warsztaty konserwatorskie prowadzone na zabytkowych obiektach Fundacji – głównie na

Nadborze, barce kanałowej (200 m, powierzchni ładowni) i w parowozowniach w Dzierżonowie (2000 tys. m, pod dachem). Uczestniczy w nich corocznie 200 studentów (8 grup po ok. 20 osób). Z tym, że do napraw zabytkowych aut ogłaszany jest konkurs. Skąd takie zainteresowanie? Wg Prelegenta: studenci na wyższych uczelniach technicznych mają do czynienia tylko z jednym narzędziem. Z komputerem. A chcieliby popracować czasem także i innymi. My im to umożliwiamy. I nie chodzi tylko o ratowanie jednego zabytku. Najważniejsze, by w młodych ludziach wykształcać potrzebę ochrony dziedzictwa technicznego. Aby trwał ciągły proces kształcenia w tym celu. Co roku z grupy tych 200 studentów – kilku wiąże się z takimi działaniami trwale i w nich się realizuje. Szkoda, że koszty tak realizowanej misji publicznej FOMT tylko w ok. 3 % (!) są pokrywane z Budżetu Państwa.

Mieczysław Machowicz – rzemieślnik z Kalisza mieszka przy piastowskim grodzie nad Prosną a jego przodkowie też – od ok. 300 lat. Tu od 1892 r. działa nieprzerwanie, najstarsze w Polsce Kaliskie Towarzystwo Wioślarskie. Dla Rezerwatu Archeologicznego „Bolesław” w Kaliszu – z dala od morza i rzek – po zapoznaniu się z opisanymi historycznymi, wraz z dwoma cieślami zbudował drewnianą łódź klepkową oraz dwie dłubanki. Materiału dostarczyło miejscowe Nadleśnictwo. Zaapelował, aby myśleć o dawnych, zamierających rzemiosłach gdyż w Polsce nie ma dla nich programu ratunkowego!

Krystyna Milewska (Kierownik Działu Edukacji Muzeum Narodowego w Szczecinie) przedstawiła pełną gamę działań edukacyjnych realizowanych aktywnie przez to Muzeum. 75 tematów lekcyjnych, 100 lekcji muzealnych rocznie (w tym 75 – w szpitalach dziecięcych!), konkursy, ferie w muzeum, warsztaty dla dorosłych, spotkania rodzinne w Dzień Dziecka, i inne. „Spalenie żyrafy” (wg wzoru Salvadore Dali), pomimo obaw ze strony straży pożarnej – obejrzało 800 osób.

Andrzej Kobalczyk (Skansen Rzeki Pilicy w Tomaszowie Mazowieckim) przedstawił trudności i niebezpieczeństwa przy realizacji windugi (bindugi) i odtworzenia spławu drewna na rzece przez współczesnych oryli. Dziś mało kto zdaje sobie sprawę jakie to trudne przedsięwzięcie. Dzięki pomocy Lasów Państwowych ścięto 8 szt. wybranych drzew. Po 3 miesiącach przygotowano na brzegu zmontowano tratwę (pas), która mogła ważyć nawet 8 ton (!). Z prędkością 7 km biegu rzeki na godzinę spławiono ją w dół bystrej Pilicy z trudnościami, pomimo zamontowanego na pokładzie steru i szreka (śreka), czyli hamul-

ca wg dawnych opisów. Spław drewna tratwą był atrakcją festynu na którym innymi atrakcjami są np. wydobyte z mułu pojazdy wojskowe.

W Tczewie uczestnicy Konferencji obejrzała zagospodarowany bulwar – niedaleko oddano właśnie do użytku nowoczesną przystań rzeczną – a następnie odnowiony kompleks muzealny. Jest on dobrym przykładem kompromisu na rzecz społeczności lokalnej. Także współpracy gminy miejskiej Tczew z CMM w Gdańsku. Ostatnio w drodze konkursu wyłoniono do realizacji koncepcję nowej pracowni konserwatorskiej w Tczewie. Zapoznano też słuchaczy z metodami badań stanu zachowania i poziomów degradacji drewna (Alicja Kuberka Departament Ochrony Zabytków Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego) oraz metodami zachowania łodzi, np. dłubanek (ok. 3 tys. lat), łodzi klepkowych (z XII w. z Zatoki Puckiej) czy łodzi egzotycznych.

W Gdyni – po obejrzeniu budowy nowej siedziby Muzeum Marynarki Wojennej, uczestnicy Konferencji przeszli do nowej siedziby Muzeum Miasta na ostatnią sesję obrad. Dariusz Małszycki (Muzeum Miasta Gdyni) oprowadził po przygotowywanej do otwarcia wystawie stałej „Gdynia – urzeczywistnione marzenie o Polsce nad Bałtykiem”. Walter Pater Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni zaprezentował nadanie ORP „Błyskawica” medalu przez Międzynarodowe Stowarzyszenie „Word Ship Trust”. Mirosław Kulik (Dyrektor Muzeum Ziemi Puckiej) przedstawił działalność Stowarzyszenia „Przyjaciele Helu” na rzecz zachowania nadmorskiego środowiska kulturowego Półwyspu Helskiego. Choć zabytki Helu nie są ich własnością, to ratują je czynnie udostępniając np. słynną baterię Laskowskiego, gdyż nikt tego dotąd nie robił a na cypel helski wchodzi 10 tysięcy osób na dobę! Na szczęście przypadł pomysł ulokowania tam apartamentowców. Ma za to powstać Park Kulturowy. Zdzisław Machura, (Prezes Stowarzyszenia Przyjaciół Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku) omówił rolę Stowarzyszenia w prowadzonej działalności. Lech Trawicki (Stowarzyszenia „Lasterdia”) podzielił się doświadczeniami w ratowaniu wycofywanych ze służby a zabytkowych okrętów wojennych. Być może w jednym z takich projektów weźmie też udział nasza Fundacja. Andrzej Jaskuła (Redaktor Naczelny miesięcznika „Morza, Statki i Okręty”) przedstawił społeczne inicjatywy badawcze historii żeglugi i okrętownictwa na przykładzie Forum Okrętów Wojennych. W części dyskusyjnej i podsumowującej Konferencję zauważył, że słowa: statek, port, armator padały rzadziej, niż: pieczenie chleba,

stodoła, żyrafa. Dyrektor Litwin wyjaśnił, że dyrektorami muzeów zostają osoby wyłonione w drodze konkursu, tworząc muzea autorskie gdzie tematyka morska i rzeczna „jest spychana na bok”. Ale najważniejsze jest to, że zwiedzający będą mieli okazję ją zobaczyć. Tym bardziej należy się cieszyć, że dyrektorem Muzeum Miejskiego w Tczewie została „właściwa osoba na właściwym miejscu”. Podsumowując IX Konferencję PMMiRz zwrócił uwagę, że cel Konferencji: popularyzacja stowarzyszeń działających na rzecz muzealnictwa morskiego i rzeczno-

stał osiągnięty. Podkreślił, że przez CMM prze-wija się 230 tys. zwiedzających rocznie. Że roz-wija się Muzeum Narodowe w szczecińskiej Ła-sztowni. Specjalne podziękowania złożył na ręce Jagody Klim za zorganizowanie i przeprowadze-nie tej Konferencji: „ja tylko trochę przeszkadza-łem, za co Panią przepraszam” – powiedział na zakończenie. Dziękując za udział zaprosił wszy-stkich na Dziesiątą Konferencję, za dwa lata, do Kołobrzegu.

*Ryszard Majewicz*

## Inspekcja

W ramach sezonowego przeglądu miejsc mogących realizować statutowe cele FOMT Kapitan Nemo dokonał inspekcji kilku zamków. Zamek w **Uniejowie** jest położony w zadbanym parku nad Wartą. Prowadzi działalność hotelową i gastronomiczną. Organizuje wesela, sylwestry, itp. Powstaje przystań nadrzeczna z reprezentacyjnym tarasem widokowym. Szkoda jedynie gorącej wody mineralnej wypływającej z głębi ziemi wprost do Warty tuż poniżej kładki przez rzekę.

W **Łęczycy** rozpoczął się właśnie II Jarmark Benedykta Polaka – imprezy nawiązującej do Jego pobytu na zamku – gdy gościł tu dwór księcia Konrada Mazowieckiego – w podróży z poselstwem od Papieża Innocentego IV do władcy Mongołów (Patrz: „**Patron**”, nr 57/2007 Biuletynu „Prosto z pokładu”). Zaplanowane i ogłoszone z dużym wyprzedzeniem uroczystości zorganizowały: Królewskie Miasto Łęczycza oraz Ambasada Mongolii. Zrealizowane zaś zostały ze środków Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Na dziedzińcu zamkowym stała już oryginalna, reprezentacyjna jurta mongolska. Zaplanowano też m.in: występy łuczników i zapasników mongolskich, koncert zespołu, wykłady, pokazy mody, filmów i slajdów o roślinach leczniczych tego kraju. Imprezom towarzyszyły wystawy ambasad: Mongolii, Kazachstanu i Rosji. Przewidziano prezentację krajów znajdujących się na szlaku wyprawy Benedykta Polaka. Szykowano potrawy orientalne, serwowano jasne i ciemne piwo zamkowe z pierwszego browaru III tysiąclecia w Polsce i Europie.

Inaczej wypadła inspekcja zamku książąt mazowieckich w **Ciechanowie**. W piątek, ok. godz. 14 trzy panie zamykały właśnie główną bramę wejściową do zamku. Nie zareagowały na chcącą właśnie go zwiedzić grupę turystów. Ci zaś na zamkniętej bramie zastali świeżo napisaną kartkę informującą, w które dni długiego wee-

kendu i w których godzinach można ewentualnie zamek zwiedzić. Turyści zadowolili się więc obejrzeniem wysokich murów obronnych z zewnątrz, mijając ślady pobytu innych (zawiedzionych) turystów oraz zapewne i miejscowych bywalców przedmurza zamku. Niewątpliwie dalej te mury chronią skutecznie wnętrza zamkowe przed niechcianymi (dla właściciela) przybyszami.

Inspekcja wypadła pomyślnie. Jej pomyślność polega na tym, że Kpt „Nemo” miał okazję zapoznania się z różnymi formami ochrony zabytków. Zarządcy dwóch pierwszych obiektów wybrali czynną formę ochrony. Trzeciego obiektu – bierną. Która z poznanych form dostępu do dóbr kultury i dziedzictwa narodowego jest najlepsza – niech PT Czytelnicy ocenią sami. Opinie turystów Kapitan „Nemo” już zna. Wysłuchał je uważnie w trakcie tej inspekcji. Zaś przygotowany z rozmachem Jarmark w Łęczycy nasuwa marzenie o zorganizowaniu podobnego we Wrocławiu – jako miejsca, z którego oficjalnie wyruszył Benedykt Polak. I nic nie szkodzi, że miasto nie posiada oryginalnego zamku. Ma za to ulicę Jego imienia oraz Katedrę na Ostrowie Tumskim skąd poselstwo wyruszało na tę długą i niepewną wyprawę. Natomiast towarzyszącemu Rodaka w tamtej wyprawie – Legat Ojca Świętego, Jan di Piano Carpini, uczeń samego św. Franciszka z Asyżu przed najazdem mongolskim piastował także funkcję przeora klasztoru wrocławskiego. Drogę z Lyonu na Śląsk przebył na osiołku. Nawiązanie do takich wydarzeń historycznych na ulicach i placach miasta wpisało by się doskonale w promocję Wrocławia jako „miasta spotkań”, przybliżając wkład tego Polaka – Benedykta w odkrywanie Europy kultury i techniki Dalekiego Wschodu.

*Kapitan „Nemo”*

## Dziesiąta rocznica powodzi 1997 – Zbiornik Nysa

W ramach gospodarki wodnej na zbiorniku – położonym na Nysie Kłodzkiej, powyżej miasta Nysa – ODGW we Wrocławiu, przed powodzią 1997 r. dokonywała zrzuty wody ze zbiornika (zagwarantowane pozwoleniem wodnoprawnym) w wielkości do **250 m<sup>3</sup>/sekundę**. W lipcu 1997 r. szykowała się sytuacja nadzwyczajna. Po dramatycznych konsultacjach z wojewódzkimi komitetami przeciwpowodziowymi Wrocławia i Opola ODGW otrzymała zgodę na stopniowe zwiększanie zrzutów wyprzedzających główną (odrzeńską) falę powodziową, niesterowalną, gdyż na Odrze nie ma przeciwpowodziowych zbiorników retencyjnych. Rzeczywista transformacja fali powodziowej na zbiorniku Nysa doprowadziła do konieczności zrzutu maksymalnego: **1500 m<sup>3</sup>/s**. Od tego krytycznego momentu poziom wody zaczął opadać. Wszyscy odetchnęli z ulgą. Tym bardziej, że maksymalny dopływ do tego zbiornika wyniósł: **1650 m<sup>3</sup>/s** a do (położonego powyżej) zbiornika Otmuchów osiągnął **2156 m<sup>3</sup>/s**. Gdyby nie było obu zbiorników – dopływ wód doliną rzeki do przekroju miasta Nysa osiągnął by maksymalną wielkość teoretyczną rzędu: **2600 m<sup>3</sup>/s**. A więc wtedy – prawdopodobnie – większa część miasta została by zatopiona a może nawet przestała by istnieć. Gdy opadły emocje Burmistrz miasta Nysa miał odmienne zdanie o przebiegu powodzi w mieście. Najpierw, zapewne z braku wyobraźni,

nie zgadzał się na zwiększanie zrzutów powyżej 800 m<sup>3</sup>/s. Następnie, gdy rozmiar powodzi przerosł jego wyobraźnię – zgłosił do prokuratury doniesienie o prawdopodobieństwie popełnienia przestępstwa przez administratora zbiorników na Nysie Kłodzkiej poprzez celowe zalanie miasta falą rzędu 1500 m<sup>3</sup>/s.

Po przeszło dziesięciu latach od tamtych wydarzeń sąd oddalił akt oskarżenia z powodu braku znamion popełnienia przestępstwa przez Dyrektora ODGW (obecnie RZGW). O tym tak ważnym nie tylko dla mieszkańców miasta Nysa fakcie poinformowały niektóre gazety (lub czasopisma) ale nie na pierwszych stronach – za to drobnym drukiem i nie wiążąc tego faktu z rocznicą obrony od powodzi ich miasta przez pracowników gospodarki wodnej.

Ciekawe, co na to – w dziesiątą rocznicę powodzi – mieszkańcy miasta Nysa? Powinni wyciągnąć wnioski z tego orzeczenia niezawisłego sądu i teraz, po latach, bez emocji, zastanowić się nad tym kto naprawdę przyczynił się do zalania ich miasta, a kto do jego uratowania. Wtedy ci, którzy miasto uratowali, być może doczekają się publicznego podziękowania. Na łamach, przynajmniej niektórych – gazet lub czasopism. Być może nawet na ich pierwszych stronach i być może nawet grubszym drukiem? Kto wie? Z taką nadzieją pozostawia więc P.T. Czytelników

*Kapitan „Nemo”*

## Nasi

Na Euro 2008 w najważniejszym dla Polaków meczu decydującą bramkę strzelił dla Niemców – Polak. Tego samego dnia Polak zwyciężył w wyścigu Formuły 1 – dla Niemców. Kilka dni później, na kortach Wimbledonu spotkały się dwie zawodniczki o bardzo polsko brzmiących nazwiskach: C. Wozniacki i A. Wozniak. Pierwsza jest Dunką, druga – Kanadyjką. Wygrała Dunka. C.d.n.

Już nie powinniśmy się stresować regularnie przegrywanymi meczami przez reprezentantów naszego kraju w najróżniejszych dyscyplinach sportowych. Przed rozgrywkami Euro rozpo-

wszechniano anegdotę, że Mistrzostwa Europy w piłkę nożną, to są takie mistrzostwa, w których kopią piłkę na trawie piłkarze różnych krajów – a w końcu i tak wygrywają Niemcy. Po ostatnim meczu na EURO 2008 ta anegdota przeszła do historii. Tymczasem my możemy zacząć od dziś rozpowszechniać nową anegdotę o całym sporcie: sport, to zmagania wielu ludzi, w różnych dyscyplinach, z różnych krajów na całym Świecie. Ale bez względu na dyscyplinę, w najważniejszych zawodach – w końcu i tak wygrywają nasi.

*Wasz 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](mailto:nadbor@pwr.wroc.pl); <http://www.nadbor.pwr.wroc.pl>. „Bractwo Mokrego Pokładu”

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

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