

# PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 75–76

Rok VII

Listopad–Grudzień 2009 r.

## Zabytki techniki dróg wodnych Serbii

Okazją do spotkania z dziełami budownictwa wodnego Dunaju i kanałów żeglownych Serbii był udział w dorocznej międzynarodowej World Canals Conference, prowadzonej przez Międzynarodowe Towarzystwo Dróg Wodnych (INI), tym razem w Nowym Sadzie, od 21 do 27 września 2009 r. Ok. 200 uczestników z 17 państw Europy, Azji, Ameryki, 59 referatów dających przegląd stanu żeglugi śródlądowej świata, kanałów żeglownych, ich wykorzystania w transporcie i turystyce, projektów modernizacji, rozbudowy, rewitalizacji sieci dróg wodnych.

Konferencji towarzyszył bogaty program objazdów naukowych pomników budownictwa wodnego Dunaju, Tisy (Cisy) i kanałów systemu wodnego Dunaj–Tisa–Dunaj.

Dunaj biegnie przez terytorium Serbii na odcinku długości 588 km. Kanały systemu hydrotechnicznego Dunaj–Tisa–Dunaj liczą 694 km, z tego 600 km pozostaje żeglownymi. System DTD łączy Dunaj i Cisę na obszarach Baczki i Banatu autonomicznej dzisiaj Wojwodiny. Od XIX stulecia wywierał znaczący wpływ na kondycję ekonomiczną, społeczną, kulturową obszaru cywilizacyjnego. Także dzisiaj postrzega się w nim czynnik znaczący dla perspektyw rozwoju gospodarczego kraju. Podejmując nowe inwestycje ma się na uwadze perspektywę rozwoju żeglugi towarowej a równocześnie rolnictwa i rybołówstwa, turystyki wodnej i wyzyskania energii wód dla produkcji energii elektrycznej.

Osią tego systemu jest Cisa, lewobrzeżny dopływ Dunaju, ze źródłami na Ukrainie, przecinająca Węgry i na odcinku 168 km biegnąca przez Serbię, oddzielając od siebie historyczne regiony Wojwodiny – Baczkę i Banat. Wobec cyklicznych wielkich powodzi w latach 1846–1880, sump-

tem Korony Węgierskiej, podjęto jej regulację. W wyniku tych prac 84% doliny zostało trwale osuszone. Uregulowano 32% długości rzeki, a jej bieg skrócono z 1419 do 966 km, przez odcięcie meandrów i wyprostowanie nurtu. Przekopano 136 km nowego koryta. Wały przeciwpowodziowe Cisy zyskały długość 2940 km i stanowią największy system przeciwpowodziowy w Europie.

Najstarszym kanałem żeglownym regionu jest Kanał Begej, łączący Timisoarę w Rumuni z Klek w Serbii, którego budowę rozpoczęto w 1718 a zakończono w 1765 r., znacząco zmodernizowany w latach 1902–1913. Równie poważną rolę odgrywał Kanał łączący Dunaj z żeglowną Cisą, prowadzony od Bački Monostor do Bačko Gradište zbudowany w latach 1793–1802 przez braci Josefa i Gavriło Kiss, wraz ze śluzami Bački Monostar, Mali Stapar, Vrbas i Bačko Gradište, później kilkakrotnie poszerzany, przedłużany



Kanały żeglowne systemu hydrotechnicznego  
Dunaj–Tisa–Dunaj

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

i łączony z innymi kanałami: kanałem Prigrevica–Bezdan, Odžaci–Sombor, Bač Petrovac–Karavukovo Kosančić–Mali Stapar.

Ważnymi węzłami na drodze wodnej łączącej Dunaj przy granicy węgierskiej z Dunajem w Nowym Sadzie i z Cisą w Bečeju stały się Bezdan i Mali Stapar, rozbudowane i zmodernizowane w latach 1871–1875, a także Bečeju. Śluza Bezdan z 1856 r., użytkowana do 1990 r. wykształciła nowy standard w budownictwie wodnym Europy, wskazując na zalety materiałowe betonu. Nową śluzę w Bečeju przy Cisie, powstałą w latach 1895–1899, projektował z kolei słynny Gustave Eiffel.

Tak jak połączenia kanałowe połączyły Bezdan z Bogojevem, Bačem i Nowym Sadem nad Dunajem, docierając doń również przez Mali Stapar bądź Vrbas przez kanał Nowy Sad–Savino Selo, tak na wschodzie, na terenach Banatu, Cisa zyskała połączenia z Dunajem kanałami Kikindskim, Ban Poljanka–Novi Bečeju, Banatska Polanka–Novi Bečeju.

Dzisiaj, po XX-wiecznej rozbudowie i modernizacji XIX-wiecznego systemu hydrotechnicznego, na drogach wodnych Wojwodiny funkcjonuje 51 budowli hydrotechnicznych, służących ochronie przeciwpowodziowej, irygacji i melioracji i sterowaniem stanem wody kanałów żeglownych. To 24 jazy, 16 śluz, 6 przepompowni wody, 5 wrót przeciwpowodziowych i 180 mostów. Wiele z wyłączonych z eksploatacji XIX-wiecznych bu-

dowli utrzymano, wielu nadano rangę zabytku kultury i objęto ochroną prawną. System kanałów DTD, najdłuższy w Europie, osusza 170 000 i nawadnia 50 000 ha. Konstruując go wykopano i przemieszczono dwukrotnie większą ilość ziemi aniżeli miało to miejsce w przypadku Kanału Sueskiego. Największą z inwestycji prowadzonych w latach 1957–1977 w ramach programu opracowanego pod kierunkiem Nikoli Mirkova była budowa na Cisie ogromnego zbiornika wodnego z jazem i śluzą, nawadniającego 300 000 ha.

Na Dunaju, w Kladovie, w latach 1964–1970 powstała z kolei ogromna zapora, długości 1278 m, przy której zbudowano dwie elektrownie wodne, jedną na brzegu serbskim, drugą analogiczną o mocy 1000 MW na rumuńskim. Przy obu brzegach powstały także identyczne śluzy pociągowe. Stopień wodny Djerdap I był wspólnym przedsięwzięciem jugosłowiańsko-rumuńskim, przenoszącym nad Dunaj doświadczenia budowy i eksploatacji wielkich elektrowni wodnych Rosji. W latach 1977–1985 dopełnił go stopień wodny Djerdap II (Prahovo), co w połączeniu z modernizacją kanałów systemu DTD wykształciło nowoczesny układ śródlądowych dróg wodnych, łączących Serbię z węgierskim portem Szeged na Cisie, a poprzez żeglowne rzeki Kikindę i Begę z portami ośrodków przemysłowych Rumunii. Osią tego systemu pozostaje Dunaj, stanowiący korytarz transportowy na linii wschód–zachód Europy, od morza Północnego do Czarnego, żeglowna Sawa (207 km) i Cisa (168 km).

Znajdujemy tutaj wiele pomników techniki prowadzących ku dziejom i procesom przemiany cywilizacyjnej, dokumentujących dziedzictwo kulturowe Serbii, sięgające kultur neolitu i czasu imperium rzymskiego (Lepenski Vir, Vinča, Viminacium). Dzielami kultury pozostają również kanały systemu DTD, śluzy, jazy, stacje pomp,



Sremska Kamenica. Uniwersytet Singidunum. Ekspozycja poświęcona XX-wiecznej rozbudowie i modernizacji systemu hydrotechnicznego DTD oraz pamięci Nikoli Mirkova



Djerdap I

budowie stopni wodnych Mali Stapar, Klek i wielu innych. W ich rzędzie sytuujemy zakłady przemysłowe, ilustrujące także interakcję jaka dokonywała się na linii śródlądowe drogi wodne – ład, skutkującą XIX-wieczną industrializacją, przemianami gospodarczymi, społecznymi, kulturowymi obszarów nadrzecznych. To między innymi zakłady szklarskie w Pančevie, browary Apatin i Zrenjanin, fabryki włókiennicze Belgradu, liczne młyny i elektrownie wodne, linie i stacje kolejowe, porty, mosty etc. Gdy zaś mowa o systemie hydrotechnicznym DTD to pozycję szczególną zajmie zabudowa przystopniowa: budynki mieszkalne i gospodarcze służowych, magazyny iglic, kuźnie, sterownie, budynki stacji pomp, elektrowni wodnych etc. Stanowiąc mogą znakomite narzędzie procesów edukacyjnych i oświatowych, prowadzących i w dzieje nauki i w procesy przemiany techniki.

Najstarszym stopniem wodnym, wciąż pozostającym w eksploatacji, jest Mali Stapar. Powstał w 1802 r. w czasie budowy Wielkiego Kanału Bačka, wiążącego Dunaj z Cisą, w owym czasie największego w południowej Europie. Obraz stopnia kształtuje śluza komorowa, już w kształcie z 1898 r., o długości 62,4 i szerokości 8,4 m i jaz zasuwowy regulujący stan wody Kanału na odcinku od Sombor do Ruski Krstur. W 1802 r. powstał tutaj młyn wodny, rozbudowany w 1848, eksploatowany po 1976 r. Do dzisiaj utrzymano w nim turbinę wodną z 1848, wał i pędnie pasowe maszyn i urządzeń młyńskich pracujących na napędzie zespoleonym, bogaty katalog mlewników walcowych, przesiewaczy, wialni, tryjerów. Urządzono tu również stałą ekspozycję dziejów stopnia wodnego i młyna, który dziennie przerabia 3,5–4 tony zboża.

Gdy w latach 1872–1875 budowano kanał do Nowego Sadu, na stopniu wodnym powstał budynek kierownictwa technicznego inwestycji, dzisiaj poddawany rewaloryzacji. Przystosobiony zostanie do roli hotelu i restauracji, a może i



Browar w Zrenjanin

centrum interpretacji dziedzictwa kultury technicznej.

W toku rozbudowy i modernizacji Wielkiego Kanału Becej, w 1855–1856 r. na połączeniu Dunaju i Kanału Progrevice–Bezdan, powstała śluza Bezdan. Jej autorem był inż. Johan Mihalik, który prace podjął już w 1846 r., ale przerwało je powstanie węgierskie. Była to pierwsza śluza w Europie, w trakcie budowy której wdrożono podwodne betonowanie, co też upamiętnia marmurowa płyta z inskrypcją po łacinie wmurowana w ścianę komory śluzy w chwili oddania jej do eksploatacji. Obok śluzy powstała wówczas



Jaz piętrzący i młyn wodny



Śluza



Główny wał napędowy urządzeń młyńskich



Workownice

wytwórnia betonu. Prace betoniarskie śluzy prowadzono nieprzerwanie przez 90 dni i nocy.

Od 1995 r. śluza jest wyłączona z żeglugi. W czasach swej świetności przechodziło nią 600 statków rocznie, każdy o ładowności 500 ton. W roku 1953 stopień wodny zmodernizowano, wprowadzając nań stację pomp, przeniesioną tutaj z Opoza, od 1956 r. wyłączoną z eksploatacji. Zabezpieczała stan wody Kanału w przypadku niedostatku grawitacyjnego jej poboru z Dunaju. Na głowach śluzy wprowadzono zdwojone wrota wsporne. Śluza, tak jak i dawniej, zabezpiecza sródlądzie od wielkich wód Dunaju. Myśli się o podjęciu remontu budowli stopnia wodnego, przywróceniu także żeglugi – już turystycznej, stworzeniu na obszarze stopnia muzeum budownictwa betonowego i żelbetowego. Dzisiaj w dawnym budynku mieszkalnym obsługi śluzy funkcjonuje izba muzealna, eksponująca dzieje Kanału, dokumentację projektową śluzy i ikonografię czasu jej eksploatacji.

Przy połączeniu Wielkiego Kanału Becej z żeglowną Ciszą znajdujemy śluzę Becej, wyjątkową o tyle, że projektował ją słynny Gustave Eiffel. Stąd też cieszy się mianem „śluz Eiffla”. Na głowach dolnej i górnej wprowadzono tutaj wrota przesuwne, połączone z wózkami przemieszczanymi po torowiskach usytuowanych na mostach suwnicowych. Po raz pierwszy w Europie wprowadzono przy tym napędy elektryczne wrót i zastawek we wrotach. Już z chwilą uruchomienia w 1898 r. zyskała renomę „cuda techniki”. W 1975 r. objęto ją ochroną prawną – jako pomnik kultury technicznej Europy.

Przebudowę kanału na odcinku Bačko Gradište–Becej, budową stopnia wodnego i śluzy (1895–1898) kierował inżynier, gen. Istvan Tir (1825–1908), znany również z budowy Kanału Korynckiego w Grecji. Z jego to inicjatywy do 1898 r. zainstalowano obok śluzy turbinę wodną i generator energii elektrycznej. Turbina i znaczące relikty wyposażenia elektrowni przystop-



Odsiewacze wstrząsowe

niowej do dzisiaj budzą podziw, chociaż od końca lat 60. XX w. pozostają wyłączane z ruchu i prawdę mówiąc nie podejmuje się starań by właściwie je zabezpieczyć i eksponować. Mało tego, w czasie zabudowy w 1969 r. na dolnej głowie śluzy żelbetowego, 3-przęsłowego, zasuwowego jazu piętrzącego z mostem drogowym, budynek elektrowni przykryła gigantyczna trybuna dająca wgląd na tor regatowy urządzony na Cisie.

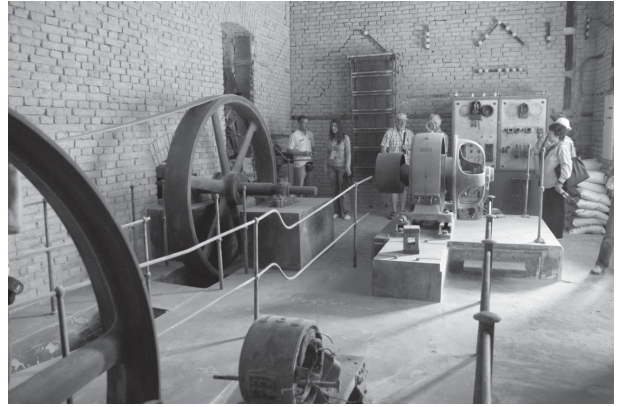
W 1969 r. gdy śluzę przebudowano na jaz, na stopniu wodnym powstała stacja pomp, a żeglugę poprowadzono nowym przekopem, przy którym znalazła się również elektrownia wodna.

Na obszarze Banatu jednym z najciekawszych dzieł pozostaje stopień wodny Klek na Kanale Begej, prowadzonym od Cisy do rumuńskiej Timisoary. Współczesny jego kształt formują budowle 18-przęsłowego jazu koźłowego systemu Poiree z magazynem iglic, śluza komorowa z kratownicowym mostem drogowym nad głową dolną, zabudowa przystopniowa z budynkami mieszkalnymi personelu obsługi stopnia wodnego, powstałe w 1914 r.

Modernizując ten stopień, w roku 1969 w miejsce iglic na jazie wprowadzono drewniane zastawki, a śluzę rozbudowano o drugą komorę, zamykaną również wrotami wspornymi, nadając jej formę tzw. śluzy oszczędnościowej. W szopie jazowej utrzymano wyposażenie kuźni z piecem kuziennym i skórzanym miechem, stoły warsztatowe i wiertarkę kolumnową oraz torowisko, łączące ją z mostem jazowym. Znajdujemy tutaj oryginalne wózki jazowe, żurawik do wyciągania iglic/zastawek, kołowroty do ciągnię-



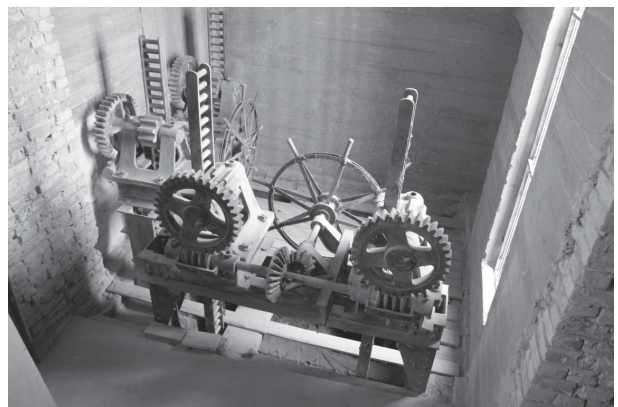
„Śluza Eiffla” od wrót dolnych



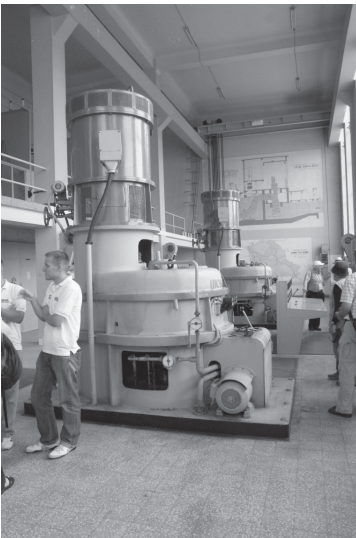
Relikty wyposażenia dawnej siłowni energetycznej



Głowa dolna śluzy – jaz piętrzący, w głębi trybuna przykrywająca dawną elektrownię wodną



Mechanizmy napędowe zasuw komory turbiny



Stacja pomp



Przekładnia turbiny wodnej pracującej na wale pionowym

cia wózków jazowych, stanowisko remontowe kozłów jazowych. To wyposażenie jest już dzisiaj ewenementem, tak jak unikatowymi na drogach wodnych Europy pozostają również jazy kozłowo-iglicowe syst. Poiree, od lat 60. XX w. zastępowane jazami segmentowymi.

W budynku śluzowym, którego model jest charakterystyczny dla zabudowy przystopnio-

wej kanałów DTD, urządzono interesującą ekspozycję fotograficzną architektury stopni wodnych systemu hydrotechnicznego DTD – zabudowy przystopniowej, śluz, jazów, stacji pomp i ich wyposażenia.

Budowle czasu współczesnego, powstałe w ramach programu modernizacji systemu hydrotechnicznego DTD, którego twórcą był Nikola Mirkov ilustruje m.in. gigantyczny jaz na Cisie, zbudowany w 1977 r. pod Novim Bečejem. To jaz 7-przęsłowy, segmentowy, sterowany hydraulicznie, długości 520 m, połączony z mostem jazowym, prowadzącym również ruch kołowy. Pod 8-ym przęsłem poprowadzono śluzę pociągową, przeznaczoną dla statków o nośności do 1000 ton. Zadaniem jazu jest piętrzenie wody na Cisie dla ochrony przeciwpowodziowej Wojwodiny i grawitacyjne zasilanie kanałów DTD w wodę.

Przegląd ten nie wyczerpuje katalogu dzieł budownictwa wodnego systemu hydrotechnicznego DTD o randze dóbr kultury, dokumentu dziedzictwa cywilizacyjnego. Równie interesującym pozostawać może jaz i śluza w Šebešfok



Żurawik i kołowrót

na kanale Bajskim z 1875 r., śluza Bački Monoštor z 1802 r., wyłączona z eksploatacji po zbudowaniu w 1856 śluzy Bezdán, dzisiaj służąca w roli suchego doku remontowego, śluza Bačko Gradište z 1802 r., wyłączona z ruchu od 1895 r., czy jazy i śluzy Srpski Itebej, Titel i Ečka z 1914 r., analogiczne tym z Klek.

Wyjątkowym dziełem pozostaje wyłączona z ruchu w latach 70. XX w. stacja pomp Senta, służąca regulacji stanu wód Cisy i ochronie przeciwpowodziowej Wojwodiny, budowana w latach 1907–1909 pod kierunkiem inż. Lenardi Janosa. Do dzisiaj utrzymano tam pompy wirowe i maszynę parową, której rolę z czasem przejął silnik Diesla produkcji czeskiej Škody. Pochodzące z lat 1888 i 1898, wyłączone z ruchu z początkiem lat 70. XX w., wyposażenie stacji pomp (2 pompy worowe, jednocylindrowy silnik parowy) znajdziemy również w Vrbicy. Imponującym dziełem pozostaje stacja pomp w Żabalj z 1898 r., gdzie utrzymano również kotłownię z dwoma kotłami walczakowymi, pompę odśrodkową i jednocylindrowe silniki parowe o mocy 2 x 125 KM, wyłączone z ruchu w 1972 r.

Z 1894 r. pochodzi największa z przełomem XIX/XX w. stacja pomp w Plavnej, służąca ochro-



Jaz i śluza Klek

nie przeciwpowodziowej obszarów naddunajskich na Baczki, początkowo wyposażona w jeden, a od 1903 r. w dwa silniki parowe, w roku 1912 zastąpione silnikami Diesla, każdy o mocy 300 KM, zaś w 1972 silnikami elektrycznymi. Relikty oryginalnego wyposażenia stacji pomp z lat 1889–1896 utrzymano również w Katahat, gdzie również maszynę parową o mocy 57 KM w roku 1957 zastąpiono silnikiem spalinowym Deutza, do dzisiaj utrzymując w ruchu starą pompę odśrodkową. W przepompowni wody Velika Zlatica k/Padej z 1929 r., wyłączoną z eksploatacji ok. 1965 r., utrzymano natomiast dwie lokomobile systemu Wolf, zbudowane w Magdeburgu–Buckau, każdą o mocy 120 KM. Kotłownię z kotłem walczakowym, pompę odśrodkową i jednocylindrową maszynę parową o mocy 40 KM znajdziemy również w stacji pomp Pesir, która pozostawała w ruchu od 1894 do 1985 r., a dzisiaj jako zabytek techniki objęta jest ochroną prawną. Rangę zabytku zyskała również stacja pomp Kumane z 1898 r., w której utrzymano kotłownię z dwoma walczakami oraz przepompownię z dwoma silnikami parowymi o mocy 110 KM każdy, w 1961 zastąpionymi silnikami Diesla.



Belgrad – cytadela Kalemegdan



Belgradzkie restauracje na wodzie



Nekropolia Viminacium



Relikty podpór mostu Trajana

Do utrzymania zabytków budownictwa wodnego przywiązuje się w Serbii sporą uwagę, zdając sobie sprawę, że stanowić mogą atrakcję turystyczną, sprzyjającą rozwojowi turystyki wodnej, i nie tylko. Nadzieje te uzasadnione są o tyle, że na śródlądowych wodach Serbii znajdujemy ok. 65.000 łodzi (w tym 50% rybackich, 20% żaglowych, 30% jachtów kabinowych). O kulturze akwaticznej Serbii świadczy wiele barek mieszkalnych, setki przystani, portów i stocznii. Słynny jest z nich Belgrad. Tutaj, u stóp wznoszącej się u ujścia Sawy do Dunaju cytadeli Kalemegdan, której rodowód sięga czasu imperium rzymskiego, cumuje zimą ok. 1000 barek towarowych, a nocne życie miasta kojarzone jest z dziesiątkami barów i restauracji na wodzie.

Dunaj jest osią transportową Serbii. Poznaliśmy go na odcinku od rzymskiego Viminacium po Żelazne Wrota i Kladovo, słynne z elektrowni Djerdap I i reliktyw wieloprzęsłowego mostu kratowego długości 1069 m, największego jaki powstał w dobie imperium rzymskiego, a którym w latach 103–105 legiony cesarza Trajana przecięły rzekę. W 101 r. w Síp powstał również kanał Trajana. Dunaj stanowił granicę imperium rzymskiego co zaświadcza liczne stanowiska archeologiczne i inskrypcje na skałach, wśród których wije się nurt rzeki. Jedną z najsłynniejszych jest tablica Trajana wpisana w Żelazne Wrota. Przez Serbię, wzdłuż brzegów Dunaju, prowadzona była też słynna Via Trajana (od czasu spiętrzenia wód Dunaju zaporą Djerdap I znajduje się pod wodą).

Rzekę postrzegać można nie tylko w kategoriach cuda natury. Przez stulecia ogniskowała energię człowieka, uzbrojonego w wiedzę, technikę, narzędzia, owładniętego żądzą pokonania jej kapryśnego nurtu. Dunaj fascynujący jest o tyle, że odkrywa przed nami nie tylko bogactwo przyrody, także świat antyku i style życia współczesnych. Nad rzeką skupia ich życie, tym

bardziej, że utrzymują się głównie z połowu ryb, transportu wodnego i obsługi portów.

### 33. Ruiny zamku Gołacz

Znajdujemy tu również wątki sięgające Polski. Tutaj, u stóp średniowiecznej twierdzy Gołacz poległ z rąk Turków Zawisza Czarny. Stąd statkiem spacerowym dotrzeć można do Lepenskiego Viru, leżącego w sercu Parku Narodowego Djerdap, rozciągającego się od Gołacza po Tekiję, a słynnego najwspanialszymi kanionami Europy, muzeum archeologicznym eksponującym życie społeczności naddunajskiej przed 8.000 lat i bogactwem pamiątek ekspansji imperium rzymskiego nad Dunajem.

Podziwiając malownicze brzegi Rumunii i Serbii docieramy do Donji Milanovac, miasta wzniesionego od nowa po spiętrzeniu wód Dunaju zaporą Djerdap, serca najdłuższych w Europie, malowniczych przełomów Dunaju (Derdapina klisura) pomiędzy Karpatami a górami Wschodnio-serbskimi, gdzie rzeka na odcinku niemal 100 km gigantycznymi jarami i przesmykami przebija się pomiędzy 200–metrowymi urwiskami skalnymi.

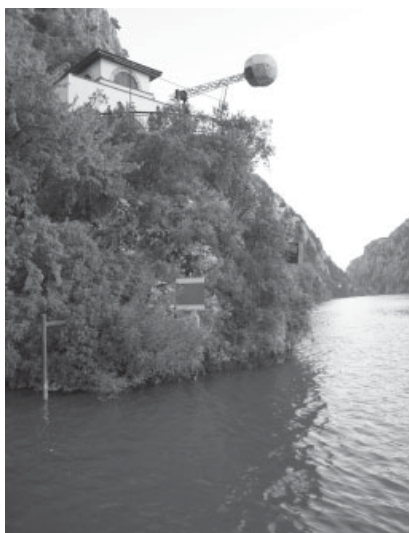
Z wody i z brzegu podziwiać możemy znakomite panoramy przełomów Gołubacz, Gospodin Vir, „Wielkiego” i „Małego Kotła” (Kazan), Sipskiego Znakomitą panoramę na Veliki Kazan otwiera taras przy balonie „Varnica”, którym to mianem ochrzczono unikatowy semafor, sterujący ruchem statków w gardle Dunaju, głębokim na 90, a szerokim ledwie na 150 metrów. Veliki Kazan podziwiamy też z kolejnego punktu widokowego na górze Gola Brdo, skąd widzimy też cerkiew ze stacją sygnałową „Mrakonja”, położoną na rumuńskim brzegu. Mali Kazan, szeroki na 300 m, od strony serbskiej zamykały stacje sygnałowe Vrbica, od rumuńskiej zaś Pena, a żegluga zawsze była tutaj pełna niebezpieczeństw, chociaż w latach 90. XIX w. wysadzono licznie występujące w nurcie rzeki progi skalne.

W przełomie Wielkiego Kotła, w skale wyrzeźbiono gigantyczną, 40-metrową głowę Decebala, w latach 87–106 króla Daków, który w I w. n.e. dzielnie opierał się inwazji cesarza rzymskiego Tytusa Flawiusza, a ulegając w 106 r. legionom Trajana popełnił samobójstwo. Niżej, u serbskiego brzegu, widoczną jedynie z wody, znajdziemy słynną tablicę Trajana (km 965 Dunaju), pochodzącą z 103 roku. Stąd już tylko 20 km do Kladova i elektrowni wodnej Djerdap I, Kladova słynnego też swym muzeum starożytności rzymskich.

Spotkanie z budownictwem wodnym i programami rozwoju dróg wodnych Serbii było o tyle kształtujące, że raz jeszcze wskazało, że droga rozwiązywania złożonej ich problematyki prowadzi przez interdyscyplinarność i kompleksowe osadzanie zagadnień gospodarki wodnej



Przełom Dunaju pod Vlacac (1000 km)



Semafor „Varnica”



Płaskorzeźba naskalna głowy Decebala, króla Daków

w kontekstach gospodarczych, społecznych, kulturowych. Tylko takie myślenie otwiera perspektywy rozwoju, łączenie programów ochrony przeciwpowodziowej z programami utrzymania i rozwoju infrastruktury technicznej dróg śródlądowych, żeglugi towarowej, turystyki i rekreacji, energetyki wodnej etc.

*Stanisław Januszewski*

## Stop niszczeniu europejskiego dziedzictwa Wrocławia

Publikujemy list, którego intencję wsparła Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Szanowna Pani/Szanowny Panie,

w imieniu Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia przesyłam list otwarty do Miejskiego Konserwatora Zabytków, Katarzyny Hawrylak-Brzezowskiej. Jest on reakcją na liczne ostatnio wyburzenia obiektów poprzemysłowych i innych zabytków w naszym mieście - wystarczy wspomnieć o Rzeźni Miejskiej na ulicy Legnickiej czy cukrowni na Sołtysowicach. Wierzymy, że budynki takie mogą mieć przed sobą dużo lepszą przyszłość, która przy odrobinie dobrej woli przyniesie korzyści zarówno inwestorom jak i miastu. Wiele pozytywnych przykładów można znaleźć nie tylko na Zachodzie, ale również w innych polskich metropoliach, choćby Łodzi lub Poznaniu.

Liczmy na odpowiedź z Pani/Pana strony,

*Z wyrazami szacunku,*

*Marek Karabon*

*Wojciech Prastowski*

*Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia*



## List otwarty w sprawie dewastacji i wyburzania wrocławskich zabytków

Już nie pierwszy raz chcielibyśmy wyrazić swoje zaniepokojenie postępującymi wyburzeniami XIX i XX-wiecznych obiektów architektonicznych we Wrocławiu. Główną inspiracją do napisania tego listu, jest wysoce szkodliwe zjawisko, które nasila się już od jakiegoś czasu - a jest to deprecjonowanie rangi zabytków przemysłowych, które są systematycznie wyburzane, bądź przebudowywane w sposób całkowicie sprzeczny z zasadami ochrony zabytków architektury. Takie zaniedbania, a zatem niszczenie spuścizny przemysłowej naszego regionu, niezbyt dobrze świadczą o podejściu do dziedzictwa miasta i do historii budownictwa przemysłowego we Wrocławiu i okolicach.

Wszyscy wiemy, jak wiele stracił Wrocław pod koniec II wojny światowej oraz po jej zakończeniu (np. Młyny św. Klary). Okazuje się, że te bolesne lekcje niewiele nas nauczyły. W obecnej sytuacji - gdy tak wiele miejsc we Wrocławiu wręcz świeci pustkami, gdy duże obszary, nawet w centrum miasta, czekają na zabudowę - skandalem jest wyburzanie całych zespołów obiektów o unikatowym charakterze, jak np. Wrocławskich Zakładów Materiałów Ogniotrwałych (solidna i piękna zabudowa dawnej fabryki słynnego koncernu Villeroy & Boch – <http://wroclaw.hydral.com.pl/20420,obiekt.html>) czy Gazowni na Tarnogaju [hyperlink "http://wroclaw.hydral.com.pl/000366,obiekt.html"](http://wroclaw.hydral.com.pl/000366,obiekt.html) \o "blocked::<http://wroclaw.hydral.com.pl/000366,obiekt.html>" \t "\_blank" <http://wroclaw.hydral.com.pl/000366,obiekt.html> albo Cukrowni "Klecina" [hyperlink "http://wroclaw.hydral.com.pl/000311,obiekt.html"](http://wroclaw.hydral.com.pl/000311,obiekt.html) \o "blocked::<http://wroclaw.hydral.com.pl/000311,obiekt.html>" \t "\_blank" <http://wroclaw.hydral.com.pl/000311,obiekt.html>.

Argumenty przemawiające za pozostawieniem każdego z tych obiektów mogłyby wypełnić niejedną kartkę, a ich rewitalizacja przeprowadzona z szacunkiem dla oryginalnej formy mogłyby przynieść miastu więcej korzyści niż niejedna nowa inwestycja. Warto o tym wspomnieć, bo unicestwienie Rzeźni Miejskiej przy ul. Legnickiej [hyperlink "http://wroclaw.hydral.com.pl/000077,obiekt.html"](http://wroclaw.hydral.com.pl/000077,obiekt.html) \o "blocked::<http://wroclaw.hydral.com.pl/000077,obiekt.html>" \t "\_blank" <http://wroclaw.hydral.com.pl/000077,obiekt.html> i stworzenie niedorównującego jej substytutu w postaci centrum handlowego, świadczy dobitnie o tym, że nie potrafimy z szacunkiem podejść do obiektu wymagającego naszej szczególnej opieki. Detale pozostałe po budynku rzeźni nie zostały powtórnie wykorzystane jak zapewniano, lecz na drodze zaniedbań - bezpowrotnie utracone.

Smutny los spotkał Port Popowice [hyperlink «http://wroclaw.hydral.com.pl/000437,obiekt.html»](http://wroclaw.hydral.com.pl/000437,obiekt.html) \o «blocked::<http://wroclaw.hydral.com.pl/000437,obiekt.html>» \t «\_blank» <http://wroclaw.hydral.com.pl/000437,obiekt.html>, który został zrównany z ziemią, a mógłby stać się dużą atrakcją w przypadku przemyślanej inwestycji. Na całym świecie takie zespoły obiektów nadrzecznych wraz z urządzeniami o charakterze zabytków techniki (dźwigi, żurawie, bocznice) przebudowywane są na nowoczesne centra kultury o silnym potencjale rewitalizacyjnym dla całej okolicy. Port Popowice nie miał tego szczęścia, nie pozwolono mu nawet poczekać na lepsze czasy.

Z powierzchni ziemi zniknęły również ogromne hale Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego przy ul. Rychtańskiej [hyperlink «http://wroclaw.hydral.com.pl/11216,obiekt.html»](http://wroclaw.hydral.com.pl/11216,obiekt.html) \o «blocked::<http://wroclaw.hydral.com.pl/11216,obiekt.html>» \t «\_blank» <http://wroclaw.hydral.com.pl/11216,obiekt.html>. Był to obiekt o wielkim potencjale, ulokowany w bardzo ciekawym miejscu, które wciąż wymaga rewitalizacji. Przy odrobinie dobrej woli można było ocalić te hale i wkomponować je w przyszłe plany i założenia urbanistyczne dla tej okolicy. Niestety – teren stoi teraz pusty, a Wrocław stracił kolejny zabytek poprzemysłowy. Wszyscy podziwiamy w Poznaniu «Stary Browar» czy osiedle «City Park», a w Łodzi – «Manufakturę» czy «Lofty u Scheiblera». Okazuje się, że to coś więcej niż nowa moda, która dotarła do Polski. Niestety ta ogólnoswiatowa tendencja ratowania XIX-wiecznych zabytków przemysłowych jest we Wrocławiu wciąż niepopularna.

Wyburzenia dotyczą nie tylko obiektów poprzemysłowych. Niszczy się w sposób niewytłumaczalny najstarsze śródmiejskie kamienice. I nie chodzi tutaj o rozbiórki zalanych powodzią budynków przy ul. Traugutta, czy całej pierzei kamienic przy poszerzanej ul. Pułaskiego, które wynikały ze zrozumiałych przyczyn. W atmosferze skandalu zburzono przecież dwie kamienice przy ul. Wyspiańskiego – [hyperlink «http://wroclaw.hydral.com.pl/3293,obiekt.html»](http://wroclaw.hydral.com.pl/3293,obiekt.html) \o «blocked::<http://wroclaw.hydral.com.pl/3293,obiekt.html>» \t «\_blank» <http://wroclaw.hydral.com.pl/3293,obiekt.html> oraz [hyperlink «http://wroclaw.hydral.com.pl/3294,obiekt.html»](http://wroclaw.hydral.com.pl/3294,obiekt.html) \o «blocked::<http://wroclaw.hydral.com.pl/3294,obiekt.html>» \t «\_blank» <http://wroclaw.hydral.com.pl/3294,obiekt.html>, kilka lat wcześniej legła w gruzach najstarsza kamienica przy ul. Pomorskiej [hyperlink «http://wroclaw.hydral.com.pl/1524,obiekt.html»](http://wroclaw.hydral.com.pl/1524,obiekt.html) \o «blocked::<http://wroclaw.hydral.com.pl/1524,obiekt.html>» \t «\_blank» <http://wroclaw.hydral.com.pl/1524,obiekt.html>.

wroclaw.hydral.com.pl/1524, obiekt.html. W planach jest wyburzenie okazałego i zachowanego bez zniszczeń, choć pozbawionego po II wojnie światowej detalu, budynku dawnego Hotelu Grand przy ul. Piłsudskiego – [hyperlink «http://wroclaw.hydral.com.pl/000190,obekt.html»](http://wroclaw.hydral.com.pl/000190,obekt.html) \o «blocked::http://wroclaw.hydral.com.pl/000190,obekt.html» \t «\_blank» <http://wroclaw.hydral.com.pl/000190,obekt.html>, co tłumaczone jest nieopłacalnością gruntowego remontu. Kiedyś był to jeden z tych monumentalnych, bogato zdobionych wielkomiejskich gmachów, których zazdrościmy Pradze czy Wiedniowi. Zamiast zachować oryginalną tkankę jednej z najbardziej reprezentacyjnych wrocławskich ulic i przywrócić jej dawny blask, rozpoczyna się od wyburzeń.

Problem dewastacji zabytków dotyczy też mniejszych budynków. Przy wyburzeniu willii o konstrukcji szachulcowej z 1910 roku przy Al. Kromera <http://wroclaw.hydral.com.pl/4834,obekt.html> zawinił brak planu miejscowego dla tego terenu, przez co rozbiórka tego obiektu odbyła się zgodnie z prawem. Warto też zadać pytanie, dlaczego budynek ten nie był wpisany do rejestru zabytków? Karłowice utraciły coś, co stanowiło o ich charakterze i było rozpoznawalnym oraz urokliwym symbolem dzielnicy. Poza tym zrównano z ziemią przepiękną willę przy ul. Terenowej 4 na Wojszycach – <http://wroclaw.hydral.com.pl/7002,obekt.html>. Czy nie można było skorzystać z boomu budowlanego w 2007 roku, aby tchnąć w tę willę drugie życie? Inne podobne budowle na Krzykach i w Leśnicy podzieliły jej los.

Wrocław wciąż nie wykorzystał swej unikalnej szansy na pokazanie jednego z nielicznych na świecie osiedli eksperymentalnych z I połowy XX wieku. W roku, w którym mija 80 lat od jego zbudowania ogarnia nas wstyd, że dzieło wybitnych architektów jest w tak fatalnym stanie. Rzecz, którą potrafią się szczycić Czesi, Austriacy czy Niemcy, dla nas nie stanowi większej wartości. Większość obiektów osiedla WuWa <http://wroclaw.hydral.com.pl/000106,obekt.html> nie tylko dalece odbiega od oryginału (na skutek wieloletnich zaniedbań i nieprofesjonalnych przeróbek), ale jest także w bardzo złym stanie technicznym, a słynne przedszkole w niewiadomych okolicznościach spłonęło.

Trwa właśnie wyburzanie Cukrowni «Wrocław» na Sołtysowicach <http://wroclaw.hydral.com.pl/000690,obekt.html> zbudowanej w 1890 roku. Była ona nie tylko pomnikiem rozwoju przemysłu cukrowniczego w II połowie XIX wieku, ale też świadkiem historii – w czasie II wojny światowej mieścił się na jej terenie największy obóz pracy przymusowej. Zaniepokojeni jesteśmy tym, że wiele obiektów, które wymagają opieki konserwatorskiej, nie jest wpisanych do rejestru zabytków, co uniemożliwia ich ratowanie. Niepokoi nas również to, że fakt wpisania obiektu do rejestru zabytków nie jest równoznaczny z jego opieką.

Na sam koniec możemy dodać, że z zadziwiającą łatwością zaburza się, przerywając historyczny bieg ulic, układ urbanistyczny Starego Miasta (ul. Krawiecka, ul. Więzienna, dawniej ul. Łaciarska), jak kiedyś Śródmieście (ul. Lwowska, ul. Zaolziańska, ul. Krucza). Łączy się to również z wycinką drzew rosnących wzdłuż dawnych alej – np. ul. Powstańców Śląskich. W zeszłym roku wycięto szpaler drzew od ul. Jastrzębiej do Al. Hallera, a w planach są dalsze wycinki (aż do ul. Szczęśliwej). To wielka strata dla ul. Powstańców Śląskich, będącej z założenia reprezentacyjną, wielkomiejską arterią. Usuwane są również inne elementy świadczące o dawnym wyglądzie miasta: hydranty, szalety, nieużywane torowiska tramwajowe. Wspominamy o tych sprawach niejako na marginesie, mając jednak na uwadze, że łatwiej jest coś zniszczyć niż ocalić, co udowadnia smutny los południowych dzielnic Wrocławia.

Nie potrafimy należycie zadbać, aby zachować jak najwięcej z bogatej historii Wrocławia. Nie dożyliśmy do tego, aby być świadomym społeczeństwem dużego europejskiego miasta. Nie umiemy wykorzystać potencjału drzemącego w historycznych murach. Nie możemy zapominać, że stare fabryki, zajezdnie tramwajowe i kamienice są esencją Wrocławia.

Prosimy zatem o prostą odpowiedź na proste pytanie - dlaczego burzy się te budynki?

*Marek Karabon  
Wojciech Prastowski  
Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia*

Do wiadomości:

- Katarzyna Hawrylak-Brzezowska – Miejski Konserwator Zabytków
- Andrzej Kubik – Dolnośląski Wojewódzki Konserwator Zabytków
- Dr Rafał Eysymontt – Stowarzyszenie Historyków Sztuki
- Prof. dr hab. Waldemar Okoń – Dyrektor Instytutu Historii Sztuki UWr
- Dr hab. Agnieszka Zabłocka-Kos – Instytut Historii Sztuki UWr

- Prof. dr hab. inż. arch. Stanisław Medeksza – Dziekan Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej
- Dr Piotr Gerber – Instytut Historii, Architektury, Sztuki i Techniki PWr
- Prof. dr hab. inż. arch. Wanda Kononowicz, Kierownik Zakładu Historii Teorii Architektury i Urbanistyki Wydziału Architektury PWr
- Fundacja Otwartego Muzeum Techniki
- Barbara Zdrojewska – Przewodnicząca Klubu Radnych PO w Radzie Miejskiej Wrocławia
- Rafał Dutkiewicz – Prezydent Miasta Wrocławia
- Piotr Fokczyński – Dyrektor Wydziału Architektury i Budownictwa
- Gazeta Wyborcza, Wrocław
- Polska Gazeta Wrocławska
- Moje Miasto Wrocław
- Bryła
- Tomasz Sikora, Polskie Radio Wrocław
- Redakcja «zawód:architekt» – Krajowa Izba Architektów
- Paweł Wilk, TVP Wrocław
- TVP Wrocław, red. «Faktów»

## Jazy odrzańskie w XVI–XVIII w.

Korzystający z rzeki przewoźnicy, kupcy odrzańscy oraz właściciele młynów wodnych pragnęli w różny sposób korzystać z rzeki. Habsburgowie jako pierwsi podjęli próby pogodzenia interesów gospodarczych na Odrze. Walka z jazami przegradzającymi rzekę rozpoczęto od likwidacji zniszczonych lub niewykorzystywanych przez młyny wodne jazów młyńskich, a tam gdzie było to nie możliwe polecano budowę urządzeń służących do pokonywania różnicy poziomów wody spiętrzonej przez jaz<sup>1</sup>. Urządzeniami tymi były śluzy, bądź drewniane pochylnie, po których przesuвано statki. Urządzenia w istotny sposób poprawiały standardy żeglugi odrzańskiej.

Jazy mocno utrudniały żeglugę, a więc uniemożliwiały wykonywanie przywileju wolnej żeglugi. Taki przywilej od wieków posiadał Wrocław. Radni miejscy zdecydowali się walczyć o udzielone miastu prawo. W piśmie z 16 grudnia 1504 r. skierowanym do opata Andrzeja z Lubiąża rada miejska zażądała, aby ten zlikwidował swój jaz na rzece w Lubiążu, a także wpłynął na likwidację pozostałych jazów znajdujących się między Brzegiem a Krosnem. Miasto stało żądania także do innych właścicieli jazów. 9 grudnia 1525 r. wystąpiło z pismem do Floriana Falkenhayna z Brzegu Dolnego (4 mile od Wrocławia) z żądaniem nie utrudniania miastu korzystania z przywileju wolnej żeglugi. Radni domagali się aby jaz, który społeczeństwu Wrocławia i

wszystkim nad rzeką mieszkającym przynosi znaczne szkody, na podstawie starego przywileju żeglugowego czym prędzej przez właściciela został przebudowany, a rzeka wolno puszczona. Jednak słane przez miasto petycje nie przynosiły spodziewanych rezultatów.

Pomimo stawianych przez rajców miejskich żądań likwidacji, bądź przebudowy jazów ich polityka żeglugowa nie była konsekwentna. Gdy było to finansowo korzystne radni podejmowali także decyzje zezwalające na budowę nowych jazów. Wprawdzie nowe jazy powstawały na specjalnie przekopanych do tego celu kanałach młynowych tzw. młynówkach, jednak warunki nawigacyjne na nich były na tyle dobre, że żegluga z właściwego nurtu rzeki bardzo często przenosiła się na młynówki, a tam jazy dalej utrudniały prowadzenie transportu wodnego. 5 sierpnia 1531 r. rada miejska poinformowała, że ze wsi Opadowice (znajdującej się 1 milę powyżej Wrocławia) będzie przekopany wzdłuż Odry do Wrocławia rów, na którym wybudowany zostanie jaz. Budowę miał finansować stan duchowny m. in. klasztor św. Wincentego. Innym przykładem udzielenia pozwolenia na budowę jazu był akt wydany w październiku 1548 r. przez cesarza Ferdynanda. Zezwalał on miastu Opole na budowę rowu i jazu za kwotę 50 guldenów. Rów miał umożliwić spław drzewa dla potrzeb miasta.

Poprawa warunków nawigacyjnych pociągała za sobą wzrost zainteresowania rzeką i wzrost dochodów lokalnych społeczności. Pierwszym odcinkiem rzeki, na którym poprawa warunków nawigacyjnych korzystnie wpłynęła na region był Wrocław i jego okolice. 9 października 1548 król apelował do czeskich, brandenburskich i saskich książąt nadodrzańskich, aby uwolnić żeglugę na Odrze od niepotrzebnych utrudnień nawigacyjnych. Jako przykład przemawiający za korzyściami płynącymi z poprawy warunków nawigacyjnych wskazywał Wrocław. Informował, że niegdyś było tu wiele jazów, młynów i innych utrudnień. Przeszkody te w wyniku wypłacenia właścicielom dużych odszkodowań zostały usunięte. Poprawienie warunków żeglugi odbiło się bardzo korzystnie na finansach miasta. Następstwem usunięcia przeszkód był wzrost wpływów z opłat pobieranych za żeglugę. Rzeka, po której łatwiej można było prowadzić żeglugę, przyciągała coraz większe ilości towarów.

W latach 40. XVI w. poprawą warunków żeglugi po Odrze zajmowali się komisarze Mathes von Logau i Georg Hornig<sup>2</sup>. 9 marca 1549 r. Mathes skierował do króla pismo dotyczące m.in. młynów i jazów odrzańskich. Autor informował monarchę, że w jego opinii przy jazach między Wrocławiem a Głogowem należy wybudować śluzy, a opłaty na nich pobierane powinny być ujednolicone. Śluzy powinny być wybudowane: dwie we Wrocławiu przez biskupa wrocławskiego, kościół św. Klary i św. Macieja<sup>3</sup>, dwie przez księcia Wołowa i Brzegu Dolnego Grzegorza oraz dwie przez miasto Głogów. Komisarz stwierdzał, że śluzy należy wykonać z drzewa, a we Wrocławiu, gdzie grunt zbudowany jest ze skał wapiennych, do budowy śluz należy użyć drewnianych pali okutych w żelazo. Komisarz uważał, że koszty śluz nie będą wysokie, a nakłady poczynione przez księcia Grzegorza oraz miasta Wrocław i Głogów na pewno zwrócą się dzięki zwiększeniu masy przewożonych ładunków.

Poprawą warunków żeglugi, przez budowę przy jazach śluz, zajmował się także Anthoni Schmidt. W roku 1556 przedstawił cesarzowi Ferdynandowi szczegółowe informacje dotyczącą jazów i ich właścicieli. Schmidt donosił:

1. W miejscowości Kielcz znajdował się jaz Mathesa Brauna, przy którym od lat nie było

młyna. Właściciel był chętny urządzić i utrzymać śluzę przejazdową.

2. W Bytomiu Odrzańskim znajdował się mocny jaz i młyn Franza Rechenberga, który również był gotów wybudować śluzę.
3. W Głogowie znajdował się jaz i młyn będący własnością miasta. Miasto samo, na własny koszt przewidywało budowę śluzy przejazdowej.
4. W Wilkowie właścicielem jazu i młyna był Dawid Loss. Właściciel z własnych środków wybuduje własną śluzę.
5. W Radoszycach był jaz i młyn. Właścicielem był prawdopodobnie Heinrich Sagk. Sprawę tego jazu należało wyjaśnić.
6. W Lubowie właścicielem był prawdopodobnie Wenzel Haubitz; sprawę znajdującego się tu jazu i młyna należało wyjaśnić.
7. Laskowa – znajdował się tu jaz i młyn, właściciel był nieznany.
8. Przychód – znajdował się tu jaz i młyn należący do biskupa wrocławskiego, który bez wątpienia na własny koszt wybuduje śluzę.
9. Rzeczyca młyn i jaz był prawdopodobnie własnością opactwa w Lubiążu.
10. Młyn i jaz w Brzegu Dolnym; właściciel nie wie, czy poradzi sobie z wybudowaniem śluzy. Istniała możliwość, że miasto Wrocław pomoże w budowie śluzy.

Monarcha nakazywał właścicielom jazów budowę śluz przejazdowych dla żeglugi, jednak nie wszyscy radzili sobie z finansowaniem tych inwestycji. 2 lipca 1556 r. Wenzel Haubitz, właściciel młyna i jazu w Lubowie, prosił księcia Grzegorza o interwencję u komisarza królewskiego, który nakazał mu budowę śluzy<sup>4</sup>.

Likwidacja jazów przebiegała niezmiernie powoli. Za panowania cesarza Ferdynanda I w roku 1550 na Odrze od Opoła do Krosna Odrę przecinało 18 jazów młyńskich: w Opolu, Brzegu, Oławie, Wrocławiu, Brzegu Dolnym, Pogolewie, Lubiążu, Ścinawie, Przychodzie, Laskowie, Chobieni, Lubowie, Radoszycach, Chełmie k/Orska, Wilkowie Głogowskim, Głogowie, Bytomiu Odrzańskim, Kielczu.

5 marca 1557 r. cesarz powołał komisję, której zadaniem było otwarcie dla żeglugi jazów odrzańskich. Monarcha dostrzegał znaczenie młynów i żeglugi dla Śląska, dlatego pragnął pogodzić interesy kupców i młynarzy. Obiecano pomoc wszystkim właścicielom młynów i jazów, którzy zdecydowali się na współpracę. Właściciele likwidowanych młynów

mieli otrzymać 200 talarów odszkodowania za każde zlikwidowane koło młyńskie. Inni, którzy zdecydowali się na wybudowanie w jazie urządzenia pomagającego statkom pokonać jaz, uzyskali prawo do pobierania opłat przejazdowych w wysokości 12 grajcarów od każdego przepływającego statku. Opłata miała służyć do modernizacji i utrzymania urządzeń przejazdowych<sup>5</sup>.

Oprócz opłat za przejazd przez śluzy na jazach naliczane były także inne opłaty, np. myto (*Schiffsmauth*), cło (*Schiffszoll*), opłaty (*Schiffsgeläß*). Opłaty różniły się także wysokością, która była odmienna na poszczególnych śluzach i rzekach<sup>6</sup>.

Realizacja planu likwidacji jazów i poprawy warunków ich pokonywania przebiegała bardzo powoli. Niewielki skutek przynosiły szczegółowe przepisy wydawane przez monarchę i komisyjne objazdy rzeki. 5 marca 1557 r. cesarz Ferdynand I ponaglał w piśmie księcia Grzegorza II z Brzegu Dolnego, aby ten przed Wielkanocą na swoim obszarze uczynił jazy na Odrze spławne dla żeglugi. Książę pozostawał jednak niewzruszony na prośby monarchy. Sprawą jazów, będących pod jurysdykcją księcia Grzegorza, zajęła się komisja do spraw otwarcia dla żeglugi jazów odrzańskich. 24 kwietnia 1557 r. królewska komisja w piśmie do księcia stwierdziła, że główny koordynator przedsięwzięcia likwidacji jazów – Anthoni Schmidt jest bardzo niezadowolony z niesubordynacji i twierdzi, że hańbą i kpina jest przedłużanie momentu otwarcia jazów. Schmidt ponaglał księcia, aby ten zarządził budowę śluz i otworzył drogę dla załadowanych statków.

Pierwsze śluzy przy jazach wybudowane były we Wrocławiu i w części głogowskiej Odry, następna to śluza opata z Lubiąża. Największe problemy były z jazem księcia Grzegorza i Hansa Falkenhayna, do których należał jaz w Brzegu Dolnym. Wrocławskie śluzy: Górna Woda i Dolna Woda, zostały oddane do użytku na wiosnę 1557 r. Pierwszy statek załadowany pszenicą i żytem przepłynął przez nowo wybudowane śluzy 7 maja 1557 r. Patronem wrocławskich śluz został Anthoni Schmidt z Gdańska<sup>7</sup>.

Konstrukcja pierwszych śluz podobnie jak innych urządzeń wodnych była mało solidna. Komisja, której członkowie odbyli w 1558 r. rejs po Odrze z Wrocławia do Bytomia Odrzańskiego w notatce z objazdu napisali:

*“Śluzy we Wrocławiu są zbyt prymitywne i drewniane. Wymagają remontu (...). Na modernizację śluz wrocławskich trzeba dużo drewna”<sup>8</sup>.*

Monarcha i jego urzędy sprzyjały budowie urządzeń pomagających pokonywać jazy. Kamera śląska potwierdziła ustaloną wcześniej wysokość opłat za przejazd przez jazy, do pobierania której uprawnieni byli ich właściciele. 22 kwietnia 1561 r. śląska kamera stwierdziła, że dla modernizacji i utrzymania nowych śluz każdy statek przechodzący przez jaz powinien zapłacić 12 grajcarów cła. Podobny przepis wydał cesarz 30 grudnia 1561 r. Ferdynand I polecił urządzenie w jazach młyńskich śluzy lub otworu przejazdowego, tak aby statki swobodnie i bez szkód przejść mogły. Jako odszkodowanie cesarz gwarantował od każdego koła młyńskiego 200 talarów. Jak pisał monarcha, niektórzy właściciele dostali już odszkodowania. Monarcha potwierdził, że za przejścia przez śluzy właściciele mogą pobierać opłaty. Za każdy statek załadowany drzewem budowlanym, opałowym, deskami lub palami, opłata wynosiła 6 śląskich groszy. Przewóz soli był zwolniony z opłat.

Śluzy budowano nie tylko na jazach odrzańskich, ale także na żeglownych i spławnych dopływach Odry. 1 października 1569 r. śląska kamera donosiła cesarzowi, że na jazie na Małej Panwi wybudowano śluzę, z której będą korzystali flisacy. W ten sposób flisacy będą mogli zapuszczać się w inne rzeki Nadodrza, a lasy leżące nad Odrą będą oszczędzone przed wycinką. Na utrzymanie śluzy pobierane było myto.

Konstrukcja pierwszych śluz była bardzo nietrwała. Urządzenia budowane były według pomysłów i umiejętności lokalnych budowniczych. Ocena jakości konstrukcji tych urządzeń nie wypadła najlepiej. Nietrwałe urządzenia były również niebezpieczne. 18 czerwca 1572 r. siedmiu wrocławskich marynarzy skarżyło się wrocławskiej kamerze, że opat w Lubiążu nie poprawił swojego jazu, przez co przejście statków w górę i w dół rzeki było bardzo niebezpieczne. O słabości tych pierwszych konstrukcji może świadczyć także pismo kamery śląskiej z 29 sierpnia 1600 r. donoszące cesarzowi, że brzeg w okolicy Opola popękał i obie śluzy w jazach młyńskich zostały zniszczone.

Obok złego stanu technicznego śluz istotnym ograniczeniem były nadal zbyt wysokie opłaty przejazdowe. 11 grudnia 1652 r. wrocławscy kupcy wręczyli radzie miejskiej Wro-

clawia notę z prośbą o zmianę stawek opłat żeglugowych. Według nich opłaty rujnujące transport wodny pobierane były w:

1. Krapkowicach;
2. Raciborzu;
3. Koźlu – opłata wynosiła ½ talara za przejazd statkiem przez jaz i 1 grajcara za statek wypełniony pszenicą bądź żytem;
4. Opolu – utrudnienia niedawno powstałe;
5. Brzegu Dolnym – opłata za wystawienie wizy wynosiła 2 grosze;
6. Laskowa, Lubów – opłata celna w wysokości 4 grosze;
7. Krośnie – opłata za każdy przechodzący statek 2,24 talara cła do komendanta wojennego;
8. Fürstenbergu – pobierana była opłata;
9. Bytomiu – pobierane było cło za przewóz ołowiu;
10. Nysie, Krnowie i Racibórze każde miasto pobierało 1 grosz opłaty za wystawienie wizy.

Jeszcze długie lata monarcha oraz jego urzędy próbowali wyegzekwować poprawę stanu jakości oraz warunków bezpieczeństwa na śluzach. 18 czerwca 1654 r. zwierzchni urząd we Wrocławiu w piśmie do księcia legnickiego oraz do starostów księstw wrocławskiego, głogowskiego i opata z Lubiąża informował o złych warunkach na odrzańskich jazach, a w szczególności na śluzach w Głogowie, Brzegu Dolnym, Rzeczy, Ścinawie i Laskowej. Przejazd przez te śluzy był nie tylko uciążliwy, ale także zagrażał bezpieczeństwu marynarzy. Podczas śluzowań dochodziło do uszkodzeń konstrukcji statków, zatapiania i utraty ładunku, a także do wypadków z udziałem ludzi. Urząd zdecydował, że aby uniemożliwić powstawanie dalszych szkód i strat każdy zainteresowany właściciel powinien naprawić i ulepszyć przejścia dla statków. Na tych, którzy nie dopełniliby obowiązków, miały być nakładane kary pieniężne. 26 kwietnia 1695 r. wrocławscy marynarze z Kępy Mieszczańskiej skarżyli się na stan techniczny jazu w Brzegu Dolnym, w którym jeden z ich statków uległ poważnej awarii. Bezpieczeństwo na śluzach nie ulegało poprawie. 30 kwietnia 1698 r. kupcy ponownie skarżyli się na źle działające jazy w Brzegu Dolnym, Rzeczy, Ścinawie, Laskowej, Lubowie, Wilkowie, Bytomiu i w Głogowie. Według kupców, właściciele jazów wybudowali w jazach zbyt wąskie przejścia. Ich

szerokość była mniejsza od gwarantowanej 16 łokci i 1 piędzi<sup>9</sup>.

Skargi na stan techniczny śluz wymieniały między sobą również urzędy cesarskie. 13 marca 1699 r. śląska kamera w piśmie do zwierzchniego urzędu stwierdziła, że otwory przejazdowe w jazach są zniszczone i znajduje się przy nich dużo ostrych kołków<sup>10</sup>. Podobne skargi podnoszono kilka lat później. Zwierzchni urząd z Wrocławia pisał 25 lutego 1706 r. do księcia głogowskiego o skargach jakie wnosili magistrat Wrocławia i kupcy na jazy, śluzy i otwory śluzowe w księstwie głogowskim. Znajdujące się przy śluzie kołki, kamienie i pale stanowiły znaczne zagrożenie dla żeglugi.

Monarchowie austriaccy przez wieki podejmowali próby uporządkowania zasad budowy i korzystania ze śluz. 27 grudnia 1710 r. Józef I wydał akt prawny, który regulował zasady korzystania z jazów młyńskich. Zadaniem aktu było dalsze kształtowanie zachowań użytkowników rzeki<sup>11</sup>. Nakładał, na właścicieli posiadających akty uprawniające do korzystania z regaliów wodnych, obowiązki otwierania jazów, pobierania ceł oraz sporządzania i przesyłania sprawozdań okresowych, podobnych do tych, które sporządzali właściciele ziemscy terenów przyległych do Odry, dotyczących postępów w przeprowadzanych robotach regulacyjnych. Pojawił się także pomysł unifikacji śluz odrzańskich. 29 stycznia 1717 r. zwierzchni urząd we Wrocławiu otrzymał opinię na ten temat.

Habsburgowie sporo energii przeznaczali idei budowy urządzeń pozwalających przejść statkom odrzańskie jazy. Urządzenia takie wybudowano na wszystkich jazach. Ich prymitywna konstrukcja oraz warunki bezpieczeństwa dla korzystających z nich marynarzy pozostawiały jednak wiele do życzenia. W tym czasie nie udało się wybudować bezpiecznych śluz odrzańskich. Zagrożenie wypadkiem wzrastało wraz ze wzrostem różnicy poziomów wody, którą piętrzył jaz. Do największych jazów na Odrze, o którym pisze się jeszcze w 1738 r., należał jaz w Ścinawie. Przepłynięcie przez to „monstrum” jednego z odrzańskich statków, które według relacji były jednostkami mocno zniszczonymi, opisuje jeden z uczestników podróży: *“ W jednej chwili statek i towar spadają jakie 12 łokci (7,2 m) w dół. Z powodu przegniłej i dziurawej podłogi statek, który powinien stać pewnie na wpuszczonej*

wodzie, w jednej chwili jakby wszystko miało iść w kawałki, opada na dół o 3 łokcie; aby statki nie opadły aż na dno pokryte kamieniami, żeglarze muszą przywiązywać je linami do pali bocznych”<sup>12</sup>.

Jan Pyś

<sup>1</sup>J. Pyś, *Odrzańska Droga Wodna – europejskie dziedzictwo, Monarchie Nadodrza od XVI do XVIII w.*, Prosto z pokładu, Wrocław 2005, nr 19, s.7-8.

<sup>2</sup>K. Wutke, *Die schlesische Oderschiffahrt in vorpreussischer Zeit. Urkunden und Aktenstücke, Codex Diplomaticus Silesiae*, Breslau 1896, t. 17, s. 14-21.

<sup>3</sup>Kościóły te znajdowały się obok kościoła św. Wincentego, który jako pierwszy w tym miejscu Wrocławia uzyskał przywilej młyński. Kościół św. Wincentego, św. Klary i św. Macieja położone są między dzisiejszy-

mi mostami Piaskowym i św. Macieja prowadzącym na wyspę Tamka przy ul. Grodzkiej

<sup>4</sup>K. Wutke, *dz. cyt.*, s. 27-45

<sup>5</sup>H. J. Uhlemann, *Historisches vom Strom. Die Oder – ihre Entwicklung von Natur zum schiffbaren Strom*, Gelsenkirchen 1999. s 66.

<sup>6</sup>P.J. Marperger, *Neu-eröffnete Wasserfahrt auf Flüssen und Kanälen*, Leipzig 1723.

<sup>7</sup>K. Wutke, *dz. cyt.*, s. 50.

<sup>8</sup>S. Januszewski, *Inżynieria wodna*, Wrocław 1998, s. 16.

<sup>9</sup>K. Wutke, *Die schlesische Oderschiffahrt in vorpreussischer Zeit. Urkunden und Aktenstücke, Codex Diplomaticus Silesiae*, Breslau 1896, t. 17, s. 98-223.

<sup>10</sup>Tamże, s. 98-241.

<sup>11</sup>Ch. Brachvogels, *Derer beiden Fürstenthümer Oppeln und Rattibor Landes-Ordnung, Kaiser und Königlich Privilegien, Statuten und Sanctionum Pragmaticarum des Landes Schlesien*, Breslau 1730, s. 1457.

<sup>12</sup>A. Grodek, *Monografia Odry*, Poznań 1948, s. 420.

## Komunikat specjalny – próba wodna kotła

Kolejna próba wodna kotła się powiodła. Wojtek z Mietkiem przy pomocy Straży Pożarnej osiągnęli oczekiwane parametry , tj.16 atm. (vide zapisy ciśnieniomierza na fotkach).

Pokrywy luków kotła (góra i dół) oraz płaszcz kotła, płomienice, paleniska są suche.

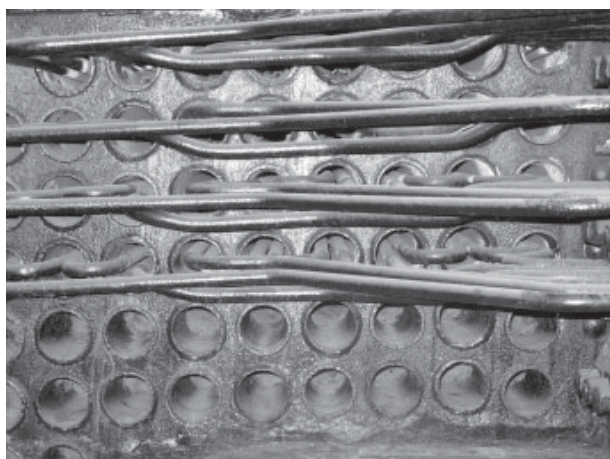
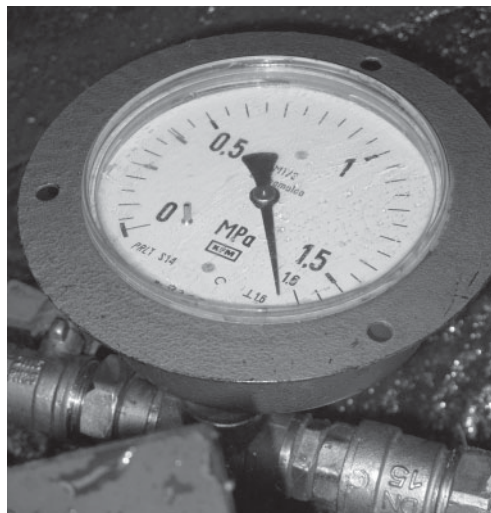
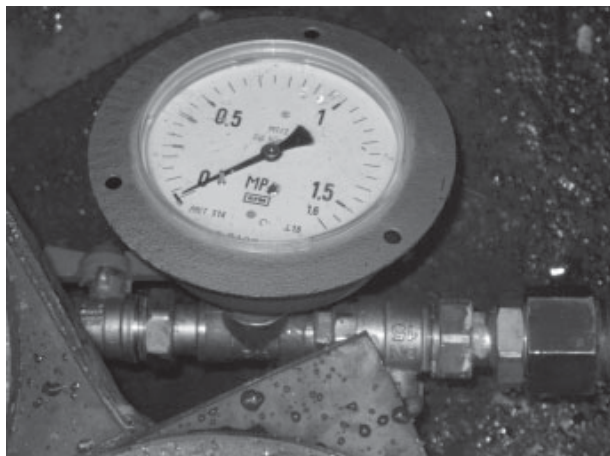
Można domniemywać, że nasze przypuszczenia co do przydatności kotła się potwier-

dziły i będzie można kontynuować dalsze prace związane z rewitalizacją statku.

Jurku, dzięki za dobry początek, Wojtku dzięki za finał tego etapu prac!

Pozdrawiam.

Zbyszcz Priebe



## Comiesięczne spotkania

W październiku spotkaliśmy się już u siebie na WRÓBLINIE. Tym razem mieliśmy za szczyt i przyjemność gościć kolejnego Jubilata Brata Gienka Ekierta .Gieniu całe życie związała z żeglugą, pracował na wielu odpowiedzialnych stanowiskach w tym najdłużej jako szef wrocławskich portów.

Wiele wymagał od siebie i współpracowników, a odpowiedzialność i solidność to jego dewiza.

Oczywiście, były toasty i tradycyjne 100 lat w wykonaniu męskiego chóru wspomaganego przez siostry Urszulę Kosicką i Anię Broniewską.

Urszula, przekazała Bractwu książki z «Dziejów żeglugi śródlądowej» oraz taśmy magnetofonowe z rozmów z Jurkiem Krysiakiem i ojcem Mirka Hinze – nagrania wykonane przez Mariana Kosickiego.

Wcześniej otrzymaliśmy banderę Marynarki Wojennej pochodzącą z okrętu na którym służył Marian. Bardzo dziękujemy i prosimy o nas pamiętać.

Z wystąpienia Wojtka Śadkowskiego, szefa zespołu ds. rewitalizacji Nadbora ,dowiedzieliśmy się o aktualnym stanie prac związanych z odbudową statku i o tym ,że kolejna próba wodna kotła nastąpi niezwłocznie po wymianie uszczelnień luków kotła.

Z końcem września br. na Nadborze gościliśmy absolwenta TŻŚ z 1960 r. Czeska Blocha, współorganizatora zjazdu koleżeńkiego w Polanicy. Czesiek na stałe zamieszkuje w Niemczech w pięknym Heidelbergu. Wspomi-

aliśmy szkolne czasy i erę parowców kiedy on i jego koledzy pływali na takich statkach .

Mieliśmy okazję zadedykować Cześkowi najnowszą książkę FOMT autorstwa Marka A. Michalskiego «Statki parowe na polskich wodach śródlądowych». Była to bardzo miła dla obu stron wizyta, a Czesiek żegnając się zadeklarował współpracę z Bractwem.

Aktualnie spotykamy się na DP Wróblin 5 listopada br. O 17.00. W trakcie tego spotkania prócz tradycyjnych tematów rewitalizacji statków i TWW, przewidujemy prezentację strony WWW Bractwa.

Do zobaczenia w najbliższy czwartek na pokładach DP WRÓBLIN i HP NADBÓR czyli w Waszym klubie!

*Bractwo Mokrego Pokładu  
Zbyszek Priebe*



Od lewej: Jubilat Jurek Krysiak i Włodek Choynecki w czasie składania życzeń



Miejsce spoczynku Komandora Mieczysława Wróblewskiego na cmentarzu przy ul. Bujwida we Wrocławiu



Spotkanie Bractwa na DP Wróblin -od lewej; Julek Chwalana, Włodek Chaszczowski, Ania Broniewska, Mirek Hinze, Janusz Fąfara z małżonką



## Duży krok ku WTW

Przed rokiem na listopadowym spotkaniu „Bractwa ...” na statkach Muzeum Odry cieszyliśmy się z listów władz miejskich Wrocławia, które „pozytywnie zapatrują się na inicjatywę utworzenia we Wrocławiu tramwaju wodnego [który] w dużym stopniu wpłynąłby na wizerunek Wrocławia.” Także, że możemy „liczyć na współpracę ze strony Urzędu Miejskiego Wrocławia przy działaniach na rzecz projektu: „Wrocławski Tramwaj Wodny – WTW”. Biorąc to pod uwagę, a także informacje uzyskane na spotkaniach „Bractwa ...” na temat Koncepcji WTW, jeden z uczestników tych spotkań wziął sprawę w swoje ręce.

Wojciech Nowak – Prezes Stowarzyszenia „Drzwi do Europy”, zainwestował własne pieniądze w stworzenie autorskiego Turystycznego Tramwaju Wodnego.

### TTW – dużym krokiem ku WTW

Bazą jest port „Zatoka Gondoli”. Pierwsza, regularna w tym sezonie linia łączyła Zatokę Gondoli z Mariną Śródmiejską przy moście Uniwersyteckim. Wywieszenie pierwszych rozkładów jazdy dawało efekty w postaci co najmniej kilku oczekujących na rejs pasażerów.

Oczywiście tym oczekującym pasażerom nie zależało szczególnie na jak najszybszym przemieszczeniu się do następnego przystanku – wręcz przeciwnie. No ale potencjalni pasażerowie oczekiwali przecież na tramwaj turystyczny. Najważniejsze jednak, że rozpoczął rejsy wg stałych rozkładów jazdy. Na stocznicy oczekują na wyposażenie kadłuby następnych jednostek. Mimo, że mogą one zabierać jedynie do kilkunastu pasażerów jest to jednym z ich atutów. Inne, to: mobilność, możliwość szybkiego przycumowania (i odcu-

mowania) do niemal każdego pomostu czy brzegu, możliwość wpływania do akwenów wewnętrznych WWW nie dostępnych dla większych jednostek, szybka prędkość początkowa oraz komunikacyjna. Dzięki nim TTW osiąga najlepsze parametry przelotowe między przystankowe planowanej dla WTW Wyjściowej Koncepcji Rozkładu Jazdy.

### Atuty TTW

Konkretnie: czas nieturystycznego przeplnięcia mógłby wynosić na odcinkach:

- Marina Śródmiejska – Zatoka Gondoli – 3 minuty,
- Zatoka Gondoli – Politechnika („Nadbor”) – 7 minut,
- Politechnika („Nadbor”) – Dąbie (akademiki) – 4 minuty,
- Dąbie (akademiki) – Bartoszowice (poniżej jazu opatowickiego) – 8 minut.

Tak więc czas niezbędny do pokonania trasy całego rejsu z Bartoszowic (Biskupina) pod most Uniwersytecki (Marina Śródmiejska) mógłby wynosić 22 minuty! Na krótszych odcinkach – odpowiednio mniej.

### Dalsze plany

Na sezon żeglugowy 2010 r. Armator planuje regularne rejsy pod Politechnikę, czyli obok „Nadborą” i pozostałych statków Muzeum Odry. Następnie z zainteresowaniem będzie oczekiwał na decyzję władz miasta o zamknięciu do planowanego od dawna remontu mostu Zwierzynieckiego aby wydłużyć linie w odpowiedzi na zapotrzebowanie mieszkańców Dąbia, Biskupina, Bartoszowic i części Sępolna. Przy okazji – pamiętacie ile czasu zabierało Wam dotarcie do centrum podczas przebudowy placu Grunwaldzkiego?

*Ryszard Majewicz*

## Poszukiwany: zabytek techniki – kiosk U-Boota z dziedzica

### d. Zespołu Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu (c.d.)

#### Wartościowanie zniknięcia zabytku

Z bardzo emocjonalnej dyskusji na październikowym „Bractwie Mokrego Pokładu” na ten temat:

1. Poszukiwany obiekt nie jest „urzędowym” zabytkiem, choć dla każdego „nie urzędni-

ka”, oczywiście jest zabytkiem techniki, który jest trwale związany z historią i z kulturowym krajobrazem nadrzecznym Wrocławia.

2. Ponieważ w Polsce znikają także zabytki „urzędowe”, to należy podkreślać, że za za-

bytek – jakim by on nie był – odpowiada Jego Właściciel.

3. Zabytek techniki posiada także wartości niewymierne, takie same jak katedra, ratusz, wieża ciśnień lub pomnik. Staje się trwałym punktem odniesienia w przestrzeni miasta. Niesie w sobie przez pokolenia wiedzę nie tylko historyczną czy architektoniczną – także historię przemian dziedzin techniki, którą reprezentuje.
4. Znikające zabytki techniki zubożają krajobraz nadrzeczny miasta tak mocno związanego z rzeką.
5. Zubożają również świadomość następnych pokoleń o miejscu, w którym żyją.

### **Wszystko odbyło się zgodnie z prawem.**

Miejski Konserwator Zabytków sprawdził, że obiekt nie jest wpisany na urzędową listę zabytków. „Określił jednoznacznie, że element ten nie jest zabytkiem (...) i nie podlega ochronie konserwatorskiej.” Dyrekcja XIV LO ogłosiła przetarg na pozbycie się kłopotliwego obiektu. Do przetargu stanęły „również firmy zajmujące się złomowaniem”. Przetarg wygrał Robert Lewszyk. Na szczęście „były uczeń technikum, dzisiaj wrocławski kolekcjoner i pasjonat militariów.” O tym, „że XIV Liceum Ogólnokształcące (...) planuje likwidację mostku – dowiedział się podczas czerwcowego zlotu absolwentów TZŚ. (...) Ceną wyjściową mostku była wartość złomu (...) jednak jako jedyny z biorących udział w przetargu proponował jednak zachowanie elementu i jego remont.”

### **Demontaż**

„Mało kto zdaje sobie sprawę z kosztów logistyki i transportu tak dużego elementu, nie wspominając o jego renowacji. Ze względu na ponad 4-metrową szerokość trzeba było załatwić zgodę Dyrekcji Dróg i Autostrad na przewóz ponad normatywny. (...) Pojawiła się również konieczność wynajęcia dźwigu i to dwukrotnie [gdyż] nie można było wjechać na trawnik i podejść do platformy z utwardzonego dziedzińca szkoły. Stąd też, mimo że całość waży „tylko” 3 tony potrzeba było długiego ramienia mogącego załadować „kiosk” na lawetę. Ponieważ element jest w bardzo złym stanie, pojawił się problem z jego podniesieniem wskutek ograniczonej sztywności skorodowanych blach. (...) Zezwolenie na transport wystawione było na przewóz pomiędzy 22.00 a 6.00. Całość kosztów wyniosła

ponad 3000 zł, nie wliczając w to wysiłku wielu ludzi i ilości przeszkód do pokonania.”

### **Renowacja**

„Po zdemontowaniu stalowych blach dolnego poszycia (z początku lat 80.) – trzeba wszystko wypiąskować oraz sukcesywnie wymienić, uzupełnić skorodowane blachy, zanitować, zakupić materiały. Podejrzewam, że zajmie nam to około tysiąc roboczogodzin – przewiduje kolekcjoner i dodaje (...) na razie czeka mnie ogrom pracy, by przywrócić platformie oryginalny wygląd. Dzięki znajomościom w niemieckiej stoczni Blohm und Voss, produkującej w czasie wojny okręty podwodne, być może uda się pozyskać od nich oryginalną dokumentację. Niezależnie od tego postaram się ściągnąć niezbędne materiały z archiwów RFN. Jest to niezbędne, gdyż pomoże odtworzyć dokładne wymiary i kształty zewnętrzne pokładów, profili oraz obrysu. Być może wtedy także, przy okazji uda się doprecyzować historię platformy z dzielnicy dawnego TZŚ.”

### **Pochodzenie**

„W świetle analiz porównawczych konstrukcji zewnętrznej i wewnętrznej z dostępną dokumentacją i literaturą można śmiało założyć, że ów element to platforma pod uzbrojenie przeciwlotnicze, montowana do kiosków bojowych U-bootów typu VII/41(42?), w ramach zainicjowanego w 1940 roku programu przebudowy mostka (Brückenumbau) lub kiosku (Turmumbau I-VII).”

Cytaty pochodzą z artykułu Piotra Maszkowskiego pt: „Brückenumbau z Brücknera”, „POSZUKIWANIA”, „Odkrywca”, miesięcznik, nr 10(129), październik 2009, s. 29–32. Tam też fotografia „obecnego stanu platformy, po przetransportowaniu do nowego miejsca” – czyli jednego z podwórek Wojnowic k. Wrocławia.

### **Sprostowania**

Po zapoznaniu się z powyższym artykułem czasopisma Odkrywca” odkryłem konieczność pewnych sprostowań, które pojawiły się ze strony Braci na listopadowym spotkaniu „Bractwa ...”. I tak:

1. Robert Lewszyk nie był „jedynym z biorących udział w przetargu proponującym zachowanie elementu i jego remont”. Np. starał się również pewien inwestor z Oławy, planujący przemieszczenie „kiosku” z

ul. Brücknera we Wrocławiu na pewne skrzyżowanie dróg (między Wrocławiem a Oławą). Wyeksponowanie go w tym nowym miejscu miało mieć na celu promocję nowo tworzonego miejsca związanego z „branżą” i miało stać się jego znakiem rozpoznawczym. Mogło też na nowo wpisać się w krajobraz kulturowy Nadodrza.

2. Zbyszek Priebe – Szefer naszego „Bractwa ...” – nie jest „najstarszym żyjącym absolwentem, który ukończył TŻŚ”. Na ostatnim spotkaniu był tym wyraźnie oburzony. Następnie oświadczył, że „włożono mu w jego usta cytowany tekst, czyli, że wydrukowano całą jego wypowiedź bez autoryzacji tekstu.
3. Zmarły w tym roku Zbigniew Kuszewski (Członkowie Bractwa uczcili Jego pamięć minutą ciszy) opowiadał, że po przejściu Stoczni Zacisze od wojsk sowieckich zastał takich i podobnych obiektów dziesiątki. Wykorzystywano te elementy do budowy pontonów dla wojska.

## Optymizm

Optymizm – mimo wszystko – jest. Bierze się on min stąd, że:

1. Zabytek nie poszedł na złom.
2. Znaleźli się entuzjaści poza oficjalnie działającymi organizacjami, którzy za własne pieniądze zdecydowali się go uratować.
3. Nawet konkurowali o zabytek, a on sam jest już przedmiotem renowacji, wbrew wszystkim, którzy skazali go na śmierć. Oby jak najwięcej podobnych zapaleńców! Będziemy pilnie śledzić jego dalsze losy i zabiegać aby jak najszybciej wpisał się na powrót w krajobraz Nadodrza i jak najefektywniej „świecił w oczy” tym, którzy nie widzieli dla niego miejsca przed dawną szkołą żeglugi śródlądowej we Wrocławiu, nieopodal Stoczni Zacisze.

C.d.n.

*Ryszard Majewicz*

*W gazetach (lub czasopismach) napisali ...*

## „Muzeum Techniki dla Wrocławia”

Sylwetka muzeum jest niepowtarzalna. Dzieło amerykańskiego architekta Franka O. Gehry’ego (ma on polskie korzenie!) jest przykładem wielkiego przełomu architektonicznego, który dokonał się w XX wieku. Niezwykły, wizjonerski budynek (24 tys. m. kw. powierzchni) stanowi wspaniałe tło sztuki wystawionej w jego wnętrzu.

Charakterystyczna bryła muzeum tworzy rzeźbiarskie tło mostu La Salve, rzeki, budynków w centrum Bilbao i zielonych zboczy wzgórz, ze wszech stron otaczających miasto.

Kraj Basków to region, który w przeszłości doświadczył głębokiego kryzysu z powodu upadku dominującego tam przemysłu metalurgicznego. Dziś należy do najbogatszych w całej Hiszpanii. W miejscu nieczynnych stoczni i hut buduje się nowoczesne gmachy muzealne, kongresowe i teatralne. Kulturę postraktowano nie jako powód do wydawania pieniędzy, tylko do ich zarabiania, a Bilbao stało się rozpoznawalne na całym świecie. Co więcej, dochody miasta wciąż rosną. Jak grzyby po deszczu wyrastają tu hotele, restaura-

cje, siedziby rozmaitych firm. Dzięki muzeum zmniejszyło się bezrobocie w regionie.

W 1991 roku kierownictwo baskijskiej administracji skontaktowało się z Fundacją S. Guggenheima i złożyło jej propozycję uczestnictwa w przemianie Bilbao. Fundacja z ochotą ją przyjęła. W 1994 r. podpisano porozumienie i rozpoczęły się prace nad strukturą muzeum. Fundacja nie musiała wydać na jego budowę ani centa. Wszystkie środki pochodziły z regionu. Rząd Kraju Basków policzył, że ta inwestycja – 133 mln euro – stokrotnie się opłaca. I miał rację.

Już wkrótce po otwarciu w 1997 r. muzeum zarobiło o 148 mln euro więcej, niż pochłonęła jego budowa. Okazuje się, że nieatrakcyjne portowe nabrzeża można przekształcić w spacerowe bulwary, dawne doki zamienić w parki i sprawić, by w zanieczyszczonej niegdyś rzece znów zamieszkały ryby. Przemiana, jaka dokonana się w kraju kojarzonym dawniej głównie z akcjami terrorystycznymi ETA, nosi dziś nazwę „efektu Bilbao”.

Bilbao warto odwiedzić nie tylko po to, żeby zobaczyć Muzeum Guggenheima, ale także by

przekonać się, jaką siłę w zmienianiu rzeczywistości może mieć lokalny samorząd. Aż by się chciało, aby „efekt Bilbao” powtórzyło któreś z polskich miast.

(Weronika Miller „Muzeum jak magnes”, „Poradnik domowy”, wrzesień 2009 r., str. 116-117. Wybór tekstu – Kpt Nemo.)

Mógłby to być Wrocław, gdyby kierownictwo wrocławskiej lub dolnośląskiej administracji samorządowej skontaktowało się z Fundacją Otwartego Muzeum Techniki i złożyło jej propozycję uczestnictwa w przemianie Wrocławia. Fundacja na pewno z ochotą by ją przyjęła. Fundacja nie musiała by – być

może – wydawać na budowę muzeum (Odry, Techniki, wodociągów, etc) ani centa gdyby środki pochodziły z regionu i z Unii Europejskiej, a inwestycja też może by się stokrotnie opłaciła. Najpierw jednak należało by kulturę potraktować nie jako powód do wydawania pieniędzy, tylko do ich zarabiania. Jak w Bilbao.

Tymczasem „efekt Bilbao” zrealizuje prędkiej (choć pewnie nieświadomie) samorząd nie Wrocławia a Dzierżoniowa – co obserwuje z uwagą

*Kapitan „Nemo”.*

## **Żywność: zdrowa, konwencjonalna, uprawiana normalnie**

Pewien angielski uczyony zestawiał stan zdrowia konsumentów zdrowej żywności ze stanem zdrowia konsumentów żywności konwencjonalnej i... nie znalazł żadnych różnic. Wywołało to oburzenie ideologów zdrowego trybu życia, zielonych wszelkich odcieni, tudzież producentów zdrowej żywności. Unia Europejska, jak zawsze na posterunku, zadeklarowała, że już jesienią ogłosi swoje badania o pozytywnym wpływie zdrowej żywności na kondycję jej konsumentów. Nie przypuszczam, aby urzędnicy unijni informowali o wyniku badań, które zostaną dopiero przeprowadzone, ale czy pomyłka leży po ich czy – co bardziej prawdopodobne – po stronie dziennikarzy, ma znaczący charakter. Najprawdopodobniej badania unijne zamówione zostały nie po to, żeby przeanalizować zjawisko, ale aby potwierdzić tezy ekologicznej ideologii. Podobnie jak ONZ zamawiał wyniki... przepraszam – badania na temat cieplarnianego efektu. Dwutlenek węgla to kilka procent gazów cieplarnianych; człowiek produkuje kilka procent dwutlenku węgla. Fakty jednak nie liczą się w zderzeniu z dogmatami ekologicznej ideologii.

(Bronisław Wildstein w „Niepoprawne”, „Rzeczpospolita” z 13.08.2009 r., „2 strona”, str. A2. Wybór tekstu – Kpt Nemo)

### **Komentarz odnośnie żywności**

Czy w definicji żywności konwencjonalnej mieści się ta z: „polepszaczami”, konserwantami, antyutleniaczami, emulgatorami (zmiękczaciami) – oznaczana wg prawa „unijnego” symbolem „E” ileś tam, GMO, itp., uprawiana na przენawożonych polach i szklarniach Holandii czy Niemiec, o idealnych (zgodnych z unijnymi normami) kształtach, barwie choć bez smaku i zapachu? Czy też bez tego wszystkiego. Bo taka żywność też jeszcze (na szczęście! np. w Polsce) istnieje – choć nie koniecznie jest opatrzona ekologicznymi certyfikatami. Czy angielski naukowiec badał tę pierwszą grupę, czy tę drugą? Czy może je przemieszał, co mogło wpłynąć na zafałszowanie wyników badań? Czy uwzględnił, że szkodliwość niektórych związków chemicznych ujawni się dopiero po wielu latach? Nie wiadomo – ale wiadomo, że na pewno uwzględnił to wszystko przecież badania zleczone przez UE !

Tymczasem Kapitan „Nemo” – jak zawsze na posterunku – deklaruje, że już jesienią (albo zimą, albo wiosną) ogłosi swoje badania o pozytywnym wpływie zdrowej żywności – a także żywności konwencjonalnej, uprawianej normalnie (bez jakiegokolwiek manipulowania przy procesie jej produkcji) – na kondycję jej konsumentów.

*Kapitan „Nemo”*

**Korespondencje prosimy kierować na adres:**

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

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

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