

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 78

Rok VIII

Luty 2010 r.

Dziedzictwo kultury technicznej Gór Sowich Przemysł włókienniczy

Tradycja wytwórczości włókienniczej, sukieniczej i płócienniczej, dokumentowana jest na Śląsku licznymi stanowiskami archeologicznymi, których proveniencja sięga neolitu. Pozyskane tam źródła materialne niosą z sobą wiele informacji o stanie techniki produkcji, surowcach, jakości i fakturze tkanin. W epoce wczesnofeudalnej tkactwo było szeroko rozpowszechnione a w XII-XIII w. dokonał się na Śląsku proces jego organizacji w systemie cechowym. Sprzyjała temu kolonizacja na prawie niemieckim i rozwój ośrodków miejskich. Poważnymi ośrodkami produkcji wyrobów włókienniczych były zgromadzenia religijne, zwłaszcza cystersów i beginek. Za ich pośrednictwem docierały na Śląsk „nowinki techniczne” – kołowrotek przędzalniczy, czy krosno poziome. Istotną rolę w rozwoju włókiennictwa śląskiego odegrała emigracja tkaczy niemieckich na Śląsk w początkach XIV w. a wcześniej w XII w. walońskich. W XIV w. znaczące grupy zawodowe stanowili sukienicy i płóciennicy w Świdnicy, Strzegomiu i Dzierżoniowie ale rzemiosło cechowe nigdy nie wyeliminowało tkactwa uprawianego na wsiach, krępowanego możliwościami zbytu ale funkcjonującego zupełnie dobrze.

Płóciennictwo

Czas od XVI do połowy XVIII w. był okresem znakomitego rozwoju włókiennictwa śląskiego. Produkcja płótna przybrała tutaj ogromne rozmiary, czemu sprzyjały z jednej

strony warunki przyrodnicze i klimatyczne, obfitość wód, urodzajne gleby, zasobność lasów, z drugiej zaś stała, ponad 200-letnia światowa koniunktura na płótno lniane, umiejętność wykorzystania jej przez właścicieli ziemskich i kupiectwo śląskie, a przede wszystkim specyficzna i oryginalna w skali Europy organizacja produkcji.

Na Śląsku w toku walki ziemiaństwa i kupców z ograniczeniami cechowymi udało się w XVI w. ograniczyć cechowe monopole wytwarzania i handlu płótnem. Akt cesarza Rudolfa z 1591 zezwolił chłopom na zajmowanie się tkactwem bez przeszkód. W czasie gdy wojna 30-letnia przyniosła na Śląsku dotkliwe zniszczenia to wieś najszybciej odbudowała swój potencjał produkcyjny. Z natury rzeczy produkowała tanio, bowiem chłop równocześnie uprawiał len, produkował przędzę i tkał, zatrudniając w tych procesach rodzinę, także starców i dzieci. Na wsiach wytwarzano płótno tanie i niższej jakości ale okazywało się ono bezkonkurencyjne na rynkach europejskich. Skłaniało to wieś do porzucania tradycyjnych upraw i zajmowania się uprawą lnu co z drugiej strony uzależniało chłopą od wahań koniunktury. Z biegiem czasu, jako że handel wymagał znacznych kapitałów i organizacji, chłop uzależnił się też od kupca i pośrednika. W poszukiwaniu drewna niezbędnego w procesach bielienia i lepszych warunków uprawy w XVII i XVIII w. zintensyfikowano osadnictwo na terenach pogórza sudeckiego.

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

Przyniosło charakterystyczne kolonie tkackie ciągnące się po jednej lub obu stronach potoków lub też zespoły chałup sytuowane nad potokami, powyżej starszych osiedli, w górnych odcinkach dolin. Do dzisiaj przetrwało na Śląsku kilka takich kolonii, m.in. w Chełmsku Śląskim i w Międzyzlesiu.

Mimo olbrzymiego eksportu sytuacja materialna tkaczy śląskich była trudna. Z początkiem XIX w., ale zapis Fritza Hoenowa z „Chronik von Langebielau” można odnieść i do XVIII: „tygodniowy zarobek tkacza wynosił /.../ od 10 do 20 srebrnych groszy. Był to dochód, który nie zaspokajał najprymitywniejszych potrzeb życiowych (gdy funt razowego chleba kosztował jeden srebrny grosz). Nędza doprowadziła do tego, że jedzono własne psy, domki rozpadały się, a z prymitywnych ubrań pozostawały tylko strzepy”. Nic dziwnego, że dochodziło do gwałtownych protestów i wystąpień tkaczy śląskich w 1793 i 1844 r.

Paradoksem było, że zwiększenie produkcji nie zwiększało dochodów tkacza, odbijało się na jej jakości a wysoka cena przędzy przy nadprodukcji płótna stabilizowała niskie ceny wyrobów i tylko utrzymując niskie ceny można było płótno eksportować na wielką skalę. Zmiana tych relacji prowadzić by mogła do załamania eksportu, kryzysu i dalszego spadku dochodów tkacza. W tej sytuacji ważką rolę odegrać mogłaby protekcyjna polityka państwa.

Państwo, austriackie a następnie pruskie, było zainteresowane rozwojem włókiennictwa śląskiego. Działania władz zmierzały w trzech kierunkach:

- stworzenia ścisłego systemu kontroli tkaczy (urzędowi oglądacze) celem eliminacji produkcji złej jakości,
- rozszerzenia produkcji tkackiej,
- eliminacji wąskiego gardła produkcyjnego jakim była wielkość produkcji przędzy. Dość powiedzieć, że tkacz w ciągu dnia zużywał ilość przędzy, którą było w stanie wyprodukować 8-10 przędzalników. Zwłaszcza, że w 1748 r. pracowało na Dolnym Śląsku 19.810 krosien problem był na tyle poważny, że król pruski Fryderyk II podejmował działania na rzecz ograniczenia wywozu przędzy a równocześnie upowszechnienia sztuki przędzenia, zakładając w tym celu szkoły przędzalnicze i okre-

sowo wykorzystując do wytwarzania przędzy żołnierzy w fortach, pensjonariuszy szpitali i sierocińców.

Po 1753 r. koniunktura na płótno śląskie zaczęła zamierać. Chociaż jeszcze do końca XVIII w. liczba krosien rosła, to równocześnie wartość eksportu malała. Odegrały w tym rolę czynniki polityczne – wojna siedmioletnia, wojna Anglii z Hiszpanią i Anglii z Francją. Nie mniej istotnym był wzrost konkurencyjności włókiennictwa fabrycznego Wysp Brytyjskich i konkurencja ze strony wyrobów bawełnianych.

Sukiennictwo

Szybki rozwój tego rzemiosła rozwijanego głównie w ramach organizacji cechowych, od XVI w. wiązał się z zachodzącymi na Dolnym Śląsku zmianami w technice produkcji i przejściem do wytwarzania nowych gatunków tkanin półwełnianych, np. mezolanu. W pierwszej połowie XVI w. mezolan produkowano w okolicach Kamiennej Góry i Dzierżoniowa. W XVI w. obok tych ośrodków wykształciły się nowe, w Chojnowie, Legnicy, Bolesławcu, Złotoryi i w Nowej Rudzie. Ośrodek dzierżoniowski należał do czołowych. Zwykle produkowano tutaj wyroby znacznie lepszej jakości – mieszanki wełny i lnu, wełny i bawełny (barchan, raszen, saje), tutaj najszybciej upowszechniła się też produkcja wyrobów bawełnianych.

Dotkliwy spadek produkcji wyrobów wełnianych, w XVII w. związany z wojną 30-letnią, doprowadził do znacznego przesunięcia ośrodków sukienniczych. W miastach zniszczonych wojną produkcja ta zanikła, w innych – jak we Wrocławiu – rozwijała się lepiej. W XVII/XVIII w. wykształciła się też tradycja nadawania tkaninom wełnianym nazw handlowych od miejscowości gdzie były wytwarzane. Miano więc do czynienia z suknem głogowskim, kłodzkim, noworudzkim czy świdnickim.

W XVII i XVIII w. istniały znaczne różnice pomiędzy płóciennictwem a sukiennictwem. Wyrażały się w geografii ośrodków przemysłowych i ich specjalizacji, organizacji produkcji, techniki i złożoności procesu produkcyjnego. Płóciennictwo dolnośląskie rozwijało się w oparciu o wieś i pracę chałupniczą i nastawione było na zbyt produkcji na rynkach zewnę-

trzych. Inaczej sukiennictwo – produkcja wyrobów wełnianych, bazująca na rynku wewnętrznym. Bardziej skomplikowane procesy uszlachetniania tkanin sprzyjały też upowszechnianiu się w produkcji wyrobów wełnianych modeli manufaktury rozproszonej i scentralizowanej, podczas gdy w płóciennictwie wciąż panował system zakupów.

Przemysł lniarski w XIX i XX w.

U progu XIX w. sytuacja płóciennictwa śląskiego była trudna. Mimo stałego wzrostu liczby krosien (w 1806 r. pracowało ich ponad 34.000), stale kurczył się rynek zbytu wyrobów. Ważyła na tym m.in. niedostosowana do nowych wymogów organizacja produkcji. W warunkach dominacji systemu zakupów kapitał wkraczał jedynie w sferę zbytu wyrobów, unikając nakładów a zapewniając sobie wysokie zyski. Kupca nie interesowały kwestie postępu technicznego, wprowadzenia nowych maszyn, technologii, czy zmian w organizacji produkcji. W efekcie produkcja płótna wciąż opierała się na tradycyjnej, mało wydajnej technice przędzenia i tkania.

Wiejski przemysł lniarski tracił możliwość konkurencji z pojawiającymi się już wyrobami fabrycznymi. Gwałtownie rosły różnice w wielkości i poziomie technicznym produkcji pomiędzy przemysłem śląskim a angielskim. W połowie XVIII w. zastosowano w tkalniach angielskich czółenka szybkobieżne Kaya, od lat 90. XVIII w. coraz szerzej do napędu krosien i przędzarek wdrażano maszynę parową, w Anglii zaczęły też powstawać pierwsze przędzalnie mechaniczne lnu. Na Dolnym Śląsku dokonania angielskiej rewolucji przemysłowej propagowali m.in. Alberli, który w 1818 r. zbudował w Wałbrzychu pierwszą mechaniczną przędzalnię lnu, a wcześniej Piotr Hasenclever, kupiec z Kamiennej Góry – pionier wykorzystania węgla kamiennego w procesie bielenia płótna, czy Fryderyk Sadebeck, który w 1787 r. założył w Dzierżoniowie bielarnię opalaną węglem a w 1794 podjął nieudaną próbę produkcji przędzy na maszynach sprowadzonych z Berlina, ku której z powodzeniem powrócił w 1801 r., sprowadzając do Dzierżoniowa angielską maszynę przędzalniczą. Ale tak naprawdę „nowinki” angielskiej rewolucji przemysłowej zaczęły docierać na Dolny Śląsk dopiero od lat 20. XIX w., po klę-

scie napoleońskiej Francji i zniesieniu blokady kontynentalnej. Czas podjęcia produkcji fabrycznej przypadł zaś dopiero na połowę XIX w. kiedy mimo postępów w mechanizacji i unowocześnieniu produkcji dystans Dolnego Śląska do Anglii i innych krajów zdecydowanie rósł. Dość powiedzieć, że w 1874 r. gdy w płóciennictwie Anglii pracowało 1807 tys. wrzecion i ponad 31 tys. krosien mechanicznych to odpowiednie liczby dla Dolnego Śląska sięgały ledwie 126.860 wrzecion i tylko ok. 2.000 krosien. Nadal dominującą formą produkcji był nakład. Choć jego udział stale malał to utrzymał się jednak aż do 1945 r. Decydowały o tym tradycje i istnienie w wielu chałupach ręcznych warsztatów tkackich. Niejednokrotnie chałupnicy, współpracując z największymi przedsiębiorstwami włókienniczymi, produkowali dla nich tkaniny najwyższej jakości. Kres tkactwu domowemu położyło wysiedlenie ludności niemieckiej z Dolnego Śląska.

Przemysł bawełniany

Produkcja tkanin bawełnianych upowszechniła się na Dolnym Śląsku w XVII w. W tym czasie w okolicach Kamiennej Góry i Dzierżoniowa wyrabiano barchan – tkaninę o wątku bawełnianym na osnowie lnianej. Bawełna stosowana była wówczas jako surowiec zastępczy a modę na nią przyniósł dopiero wiek XVIII. Mimo tego do końca stulecia przemysł bawełniany nie stanowił konkurencji dla tkactwa lnianego. W 1789 w przemyśle bawełnianym pracowało 519 krosien i zatrudniano 2.440 robotników. W tym samym czasie w płóciennictwie czynnych było ponad 29.000 krosien.

Podstawową formą organizacji produkcji był system nakładczy. Początkowo nie różnił się od znanego w płóciennictwie systemu zakupów. Tkacz utrzymywał samodzielność, kupiec zaopatrywał go w przędzę bawełnianą i kupował gotowy wyrób. W procesie rozwoju systemu nakładczego wyeliminowano samodzielność tkaczy. Kupiec stał się właścicielem surowców i środków produkcji, płacąc wytwórcy jedynie za wykonywaną pracę. Ten model systemu nakładczego można porównać z manufakturą rozproszoną, niewątpliwie odpowiadającą wówczas ekonomicznym potrzebom produkcji. Kupiec stawał się zainte-

resowany podnoszeniem jakości produkcji i inwestowania w środki produkcji.

Początki mechanizacji wytwórczości bawełnianej sięgają lat 20. XIX w. Pierwszą mechaniczną przędzalnię bawełny (Mildego) uruchomiono w 1825 r. we Wrocławiu. Długo nie znajdowała naśladowców. W 1846 r. czynnych było na Dolnym Śląsku już 11 przędzalni bawełny, z reguły małych, z 35.000 wrzecion. Podstawowym źródłem zaopatrzenia w przędzę był import, bardziej bowiem opłacało się sprowadzać przędzę aniżeli surowa bawełnę.

Od połowy XIX w. w związku ze specyfiką przemysłu bawełnianego, opierającego zaopatrzenie w surowce i półfabrykaty na imporcie, zaczął on zacierać ostre podziały branżowe tradycyjnej wytwórczości włókienniczej. W braku surowca bawełnianego fabryki wykorzystywały część swego potencjału technicznego do wytwarzania tkanin lnianych czy konopnych a w okresie I wojny światowej nie wahały się przed podjęciem produkcji nawet tkanin papierowych.

Inkubator postępu technicznego

Przemysł włókienniczy tak w Anglii jak i na Dolnym Śląsku należał w końcu XVIII w. i z początkiem XIX do najbardziej podatnych na postęp techniczny. Ważyła na tym jego tradycja, wykwalifikowane kadry, stabilne rynki zbytu a także charakter produkcji zapewniającej szybki obrót kapitału. Nic też dziwnego, że w przemyśle włókienniczym zastosowano pierwszą na Dolnym Śląsku maszynę parową (1801), że w 1846 pracowało w nim już 46 silników parowych o łącznej mocy 650 KM, co stanowiło ponad 60% wszystkich silników parowych zainstalowanych w przemyśle śląskim, wobec ledwie 5 eksploatowanych w górnictwie.

Otwarcie na procesy innowacji technicznej, wykorzystanie węgla kamiennego w procesach produkcyjnych oraz zastosowanie chemicznych środków bielenia płótna, zasadniczo zmieniło też czynniki lokalizacji fabryk włókienniczych. Chociaż nadal wiele z nich powstawało na obszarach pogórza sudeckiego, czerpiąc z tradycji i miejscowych, wykwalifikowanych sił roboczych.

W drugiej połowie XIX w. powstały niemal wszystkie z funkcjonujących po lata 90.XX

wieku przedsiębiorstw włókienniczych. W toku XIX-wiecznej mechanizacji tego przemysłu zniknął przemysł manufakturowy ale co było charakterystyczne, niemal po połowę XX w., to mimo postępów w koncentracji produkcji dolnośląskie włókiennictwo należało do najsłabiej scentralizowanych.

Po II wojnie światowej przemysł ten przechodził ogromne przemiany organizacyjne, niejednokrotnie zrywając związki z własnymi tradycjami, które nie znajdowały oparcia społecznego w napływowej ludności, zastępującej wysiedlaną. Miało to również wpływ na stosunek do dziedzictwa obszarów cywilizacyjnych, które długo i jeszcze nie do końca znajduje zrozumienie i akceptację. Zmianom tych postaw nie sprzyja upadek włókiennictwa dolnośląskiego w latach 90. XX w. i procesy transformacji gospodarczej, które w wielu przypadkach wymazują z krajobrazów kulturowych, także Gór Sowich, materialne dokumenty dziejów i procesów przemiany przemysłu włókienniczego Dolnego Śląska, niejednokrotnie w formach tak drastycznych jak w Walimiu, gdzie w sposób wręcz bezprzykładowy doprowadzono do zupełnej destrukcji dóbr kultury – zabytków architektury i techniki Walimskich Zakładów Lniarskich, pomnika XIX-wiecznej industrializacji Gór Sowich. Ale procesy dezindustrializacji, obok zagrożeń, niosą i szansę utrzymania dziedzictwa przemysłowego i technicznego, które może służyć formułowaniu nowych programów rozwoju gmin sowiogórskich, stanowiąc oparcie dla nowego rynku usług i produkcji, czy oferty turystycznej regionu.

Ochrona aktywna dziedzictwa kulturowego może wnieść w te programy wiele aspektów społecznie przydatnych, sprzyjając i aktywizacji gospodarczej, i kulturalnej i społecznej regionu. Punktem wyjścia tej refleksji winien stać się zapis stanu zasobów zabytkowych – architektury, maszyn i technologii, zaświadczających tradycje i procesy przemiany dokonujące się we włókiennictwie sowiogórskim, prowadzący również ku swoistemu „kodowi genetycznemu” obszaru cywilizacyjnego, którego przesłania mogą mieć nie tylko walor poznawczy, również materialny i edukacyjny, sprzyjający myśleniu o przyszłości.

Stanisław Januszewski

Nowy stopień wodny na Wiśle Inwestycja zapobiegnie katastrofie gospodarczej i ekologicznej

Zaprojektowany w latach 1963–1970 stopień wodny Włocławek został zbudowany przy założeniu, że w ciągu 10-15 lat powstanie kolejny stopień piętrzący w rejonie Ciechoćnika. Niestety tak się nie stało, co doprowadziło do bardzo niekorzystnych zmian, tak w samym korycie rzeki, jak i w usytuowanych w nim i na brzegach obiektach inżynierskich.

Ta poważna sytuacja, w jakiej znalazł się stopień wodny we Włocławku spowodowała, że z inicjatywy Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz firmy Energa SA we Włocławku odbyła się konferencja poświęcona budowie II stopnia wodnego na Wiśle.

Samodzielnie funkcjonujący stopień wodny we Włocławku, który miał być jedną z budowli hydrotechnicznych systemu kaskadowego, który zaplanowano do zrealizowania na Wiśle, doprowadził w wyniku erozji do stopniowej deformacji kształtu koryta rzeki i kompletnej degradacji systemu regulacyjnego. W efekcie obniżenia lustra wody w rzece, obiekty inżynierskie, wchodzące w skład stopnia wodnego, nie funkcjonują, a nawet mogą utra-

cić stateczności i ulec zniszczeniu, w tym także zaporą czołową.

„W tej sytuacji budowa kolejnego stopnia wodnego wyrównawczego dla już istniejącego, staje się zasadna zarówno z punktu widzenia gospodarczego jak i bezpieczeństwa człowieka – stwierdził prof. Zygmunt Babiński z Instytutu Geografii Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy. – Dalsza zwłoka z realizacją tego przedsięwzięcia tylko pogorszy i tak trudną już sytuację zmierzającą ku katastrofie gospodarczej i ekologicznej”.

W trakcie trwania konferencji został podpisany list intencyjny dotyczący wspólnej promocji idei budowy kolejnego stopnia wodnego na Wiśle, przez marszałka Piotra Całbeckiego i Mirosława Bielińskiego – prezesa Energa SA

„Potrzeba zabezpieczenia stopnia włocławskiego przed ewentualną awarią budowlaną jest oczywista dla wszystkich środowisk, a przede wszystkim dla mieszkańców regionu znajdującego się poniżej Włocławka – powiedział Piotr Całbecki. – Zbudowanie nowej tamy zagwarantuje im bezpieczeństwo oraz przy-



czyni się do rozwoju gospodarczego nadwiślańskich gmin”.

„W ramach tego przedsięwzięcia zbudowana zostanie nowa elektrownia wodna o mocy 100 MW, dzięki której wzrośnie udział „czystej” energii w naszym bilansie energetycznym, co z kolei przybliży Polskę do wypełnienia unijnych zobowiązań środowiskowych” – stwierdził Mirosław Bieliński.

Dla prawidłowej współpracy obu stopni wodnych, nowy ma być usytuowany około 20 km od starego. Dokładna lokalizacja i szczegóły techniczne będą znane po sporządzeniu Studium Lokalizacyjnego, Studium Wykonalności i Oceny Oddziaływania na Środowisko. Te dokumenty powinny być gotowe do końca 2011 r. Pozwolenie na realizację inwestycji może być wydane pod warunkiem uzyskania pozytywnej opinii Komisji Europejskiej.

„Kolejna zaporą na Wiśle będzie stanowić ważny element systemu komunikacji kołowej pod warunkiem, że jej budowa skojarzona zostanie z realizacją mostu drogowego – poinformował dr Zbigniew Brenda z Kujawsko-Pomorskiego Biura Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku. – Spowoduje to zwiększenie spójności tej części województwa kujawsko-pomorskiego z resztą kraju. Do

tego może przyczynić się powstanie dodatkowego, bezpośredniego połączenia między drogą krajową S 10, a autostradą A 1”.

Po wybudowaniu nowej zapory, polepszeniu ulegną także warunki nawigacyjne na Wiśle. O tym dowiedzieliśmy się od kpt.ż.s. Adama Reszki. Powstanie drugiego stopnia wodnego m.in. poprawi warunki pływania na Wiśle od Płocka do ujścia rzeki do Zatoki Gdańskiej. Może to być droga wodna klasy II, o głębokości tranzytowej 1,6 m. Gdyby wykonane zostały niezbędne remonty budowli hydrotechnicznych, a zwłaszcza ostróg, to osiągnęłaby ona klasę III i głębokość 3 m. Ten szlak wodny o długości 300 km mógłby stanowić zaczątek międzynarodowej drogi wodnej E-40 Bałtyk-Morze Czarne. W wyniku budowy nowej tamy na Wiśle, nastąpi również włączenie dolnego odcinka tej rzeki do systemu dróg wodnych Europy Zachodniej.

W kwietniu tego roku Energa SA złożyła do Ministerstwa Skarbu Państwa i Ministerstwa Środowiska deklarację budowy stopnia wodnego na Wiśle. Przewiduje się, że to przedsięwzięcie zostanie zrealizowane do końca 2016 roku, kosztem 2.5 mld zł.

PGT Janusz Kajda

Barka na Brdzie Kto pomoże w urządzaniu muzeum?

Za kilka lat tereny nad Brdą w Bydgoszczy będą wyglądały zupełnie inaczej. Umocnione zostaną jej brzegi. Te prace hydrotechniczne już rozpoczęto.

Dziś nad Brdą mało kto spaceruje, całkowicie zamarł ruch na rzece. Jednak nie wszędzie panuje cisza. Trwa umacnianie brzegów Brdy. Wykonywanie tych robót, to jedno z przedsięwzięć, których zrealizowanie przyczyni się do modernizacji Bydgoskiego Węzła Wodnego, a tym samym do rewitalizacji międzynarodowej drogi wodnej E-70. Przywracanie do życia terenów nadrzecznych, to proces wieloletni i sporo czasu upłynie do momentu jego zakończenia.

„Słonecznik”. Tak nazywa się tramwaj wodny pływający po Brdzie, którego armatorem jest Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy. Jednostka ta jest cie-

kawostką turystyczną, gdyż napędzana jest dwoma silnikami elektrycznymi, które zasilane są energią pobieraną z baterii słonecznych. Statek może pomieścić 28 pasażerów. Jego załogę stanowi dwóch marynarzy. Osiąga maksymalną prędkość – 12 km/h. „Słonecznik”



jest drugim, po statku „Bydgoszcz”, należącym do Żeglugi Bydgoskiej, tramwajem wodnym, kursującym od minionego roku po Brdzie.

Barka na Brdzie. W centrum miasta będzie cumowała barka pełniąca funkcję sali ekspozycyjnej Muzeum Okręgowego. Obecnie re-

montowana jest w bydgoskiej stoczni. W jej wnętrzu znajdują się eksponaty związane z historią Bydgoszczy i Brdy. Dyrekcja muzeum liczy, że w urządzaniu tej wystawy pomogą barkarze, którzy udostępnią różne swoje pamiątki związane z żeglugą śródlądową.

Janusz Kajda

Flis Notecki – 2010

Z okazji 90-lecia „Zaślubin Polski z Morzem” Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. kmdr B. Romanowskiego w Nakle nad Notecią, Związek Miast i Gmin Nadnoteckich oraz Liga Morska i Rzeczna zorganizują w przyszłym roku rejs Flotylii Noteckiej na trasie: Berlin Spandau – Poczdam – EHS – Słubice – Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Santok – Drezdenko – Krzyż – Drawsko – Wieleń – Czarnków – Ujście – Nakło nad Notecią – Bydgoszcz – Grudziądz – Gniew – Malbork – Elbląg – Gdańsk – Tczew – Nakło nad Notecią.

„Flis Notecki – 2010”, który odbędzie się w dniach 21.05.2010 – 06.06.2010 ma być, poza uczczeniem rocznicy zaślubin z morzem, wydarzeniem promującym europejską drogę wodną E-70. Komodorem rejsu będzie kpt. Grzegorz Nadolny a wszelkie informacje można uzyskać w siedzibie Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej im. kmdr B. Romanowskiego, ul. Dąbrowskiego 4, 89-100 Nakło nad Notecią – tel. 693855016; e-mail: nadolnygrzegorz@wp.pl

Połączy Odrę i Dunaj*

Dlaczego dla Wrocławia taki ważny jest planowany kanał Dunaj-Odra-Łaba?

Ze względów gospodarczych. Zachód Europy jest mocno połączony siecią dróg, także wodnych. Połączeń transportowych brakuje natomiast na wschodzie naszego kontynentu, a są one niezbędne dla rozwoju gospodarczego. Najbardziej przyjaznym środowisku, na dodatek tanim połączeniem transportowym, jest właśnie żegluga śródlądowa. I dlatego Unia Europejska postanowiła je sfinansować. Jednak jeżeli zabraknie lobbingu i zrozumienia dla tej inwestycji w państwach, które mają się do nich dołożyć to takie połączenie nigdy nie powstanie.

Przecież o tym kanale mówi się od dawna i na mówieniu na razie się kończy.

Faktycznie, o kanale Odra-Dunaj mówi się od kilku wieków. To co nam proponuje Unia jest nowym rozwiązaniem – takim trójnikiem łączącym trzy rzeki: Odrę, Dunaj i Łabę.

Podoba się Panu ten projekt?

Tak, bo z jednej strony realizuje stary postulat skomunikowania Odry z Dunajem. Z drugiej eliminuje konkurencję między Polską a Czechami o to, która z tych rzek powinna być prędzej połączona. Myślę, że to salomonowe rozwiązanie.

Kanał Odra-Dunaj to pruski pomysł?

Nie, znacznie wcześniejszy. Już w XIV w. cesarz Karol IV król czeski chciał wybudować tą drogę wodną.

Jeśli plany te mają tyle lat, to dlaczego nigdy nie udało się ich zrealizować?

Odra do 1740 roku była podzielona między różne państwa i księstwa takie jak Pomorze, Brandenburgia, Saksonia, Śląsk, Morawy. W tamtych czasach istotną rolę odgrywało prawo składu nadawane przez monarchów. Poszczególne miasta, którym je przyznawano czerpały z niego korzyści. Na Odrze były to Frankfurt, Wrocław i Szczecin. I one tak naprawdę konkurowały ze sobą, nie było więc możliwości prowadzenia wspólnej polityki dotyczącej rzeki. Stała się ona możliwa dopiero kiedy Prusacy po wojnach śląskich zajęli te

* Z dr. Janem Pysiem, dyrektorem Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu rozmawiała red. Hanna Wieczorek. Wywiad ukazał się w *Polskiej Gazecie Wrocławskiej* w dn. 14 stycznia 2010 r.

terenach. Jednak objęła ona Odrę tylko od Bogumina czyli granicy autriacko-pruskiej. Mam wrażenie, że Niemcy nie chcieli się uzależnić od innego państwa. Zresztą dzisiaj jest podobnie. Niemcy nie chcą budować wspólnie z nami żeglugi. Skupili się na tym, żeby doprowadzić do bardzo dobrego stanu tak zwaną Odrę Zachodnią – ze Szczecina, przez Schwedt, do Berlina. Tam będzie się odbywał najważniejszy ruch żeglugowy na naszej rzece. Ale to już nie będzie żegluga na polskiej Odrze, a po stronie niemieckiej.

Niemcy chcą ominąć Szczecin?

Tak. Szczecin i Świnoujście, które obsługują dzisiaj Brandenburgię i Berlin. Zastąpi je małe miasto Schwedt. Ma ono zostać najważniejszym portem rzeczno-morskim na Odrze.

Niemiecka niechęć do wspólnych przedsięwzięć dotyczy tylko Odry?

Większa część Łaby należy do Niemiec, niewielki kawałek do Czechów. Niemcy i Czesi się dogadują, powstają nawet organizacje wspólnie lobbujące na rzecz Łaby. Na Odrze nic takiego się nie zdarzyło. My do Niemców podchodzimy ostrożnie, Czesi niby rozmawiają z nami, ale nie znam efektów tych rozmów.

Niemcy budują drogę wodną na Odrze tylko w swoich granicach z ominięciem Polski. Polacy mają natomiast szansę wpięcia się w zachodnioeuropejski system dróg wodnych dzięki kanałowi, który połączyłby w Koźlu Odrę z Dunajem. Na ile szansa ta jest realna?

Nie wiem. Armatorzy się mnie pytają, jak zaawansowane są rozmowy. Dodają, że niedawno w Wiedniu mieli się spotkać Austriacy i Czesi, podobno w rozmowach mieli brać udział także Polacy. A ja nie wiem co im odpowiedzieć. Sytuacja jest skomplikowana, ponieważ polskie rzeki oraz żegluga na nich są w kompetencji dwóch ministerstw – infrastruktury i ochrony środowiska. Muszę powiedzieć, że nasza pani minister od infrastruktury ma sporo pomysłów i chce sporo zrobić. Jednak nie może wykonać żadnego ruchu bez porozumienia z ministrem ochrony środowiska, który dysponuje drogami wodnymi i rzekami. A to komplikuje sprawę.

Jesteśmy jednak dobrej myśli i wierzymy, że w bliskiej przyszłości powstanie kanał

łączący Odrę z Dunajem. To jest także szansa dla Wrocławia.

Oczywiście, przede wszystkim gospodarcza. Nawet jeśli nie przewozilibyśmy Odrą naszych, produkowanych w Polsce towarów, mielibyśmy ogromny tranzyt między bogatymi i biednymi krajami Europy. A tranzyt to są wymierne pieniądze. Na tę sprawę trzeba patrzeć nie tylko z naszego, polskiego punktu widzenia. Znacznie ważniejsze jest spojrzenie pod kątem rozwoju Unii Europejskiej, która jest zainteresowana tym kanałem. Chce przecież w 80 procentach sfinansować jego budowę.

Co Wrocław musi zrobić, żeby skorzystać z tej szansy?

Najlepiej byłoby wybudować nowoczesny szlak omijający Wrocław i byłby drogą wodną międzynarodowej klasy.

Do tej pory miasto zawsze zostawiało sobie miejsce na budowę takiego kanału.

Nie tylko kanału, ale i całej infrastruktury żeglugowej – portu, a raczej centrum logistycznego leżącego nad rzeką. Bo przecież nowoczesny port rzeczny powinien być węzłem łączącym wszystkie środki transportu oprócz komunikacji lotniczej, tak aby można było wywieźć towary, które przyłyną rzeką.

Dlaczego Pan z takim niezadowoleniem obserwuje proponowane przez miejskich planistów Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław?

Mam mówić o wszystkich brakach związanych z zagospodarowaniem Odry i terenów położonych nad nią? Czy ocenić studium tylko pod kątem kanału Odra-Łaba-Dunaj?

Tylko pod kątem planowanego połączenia wodnego z Europą Zachodnią.

Przede wszystkim miasto powinno zabezpieczyć tereny pod budowę nowego kanału żeglugowego, a tego w najnowszym studium nie zrobiło. Poza tym są miasta, a Wrocław do nich należy, które zawsze były silnie związane z morzem. Niestety, od 1945 roku te więzi są coraz słabsze. W tej chwili nie odczuwa się tego, że Wrocław był kiedyś miastem portowym. Sądzę, że przy tworzeniu studium, jego autorzy powinni w większym stopniu nawiązywać do tej tradycji.

Boi się Pan, że jeśli miasto nie zaklepie terenów pod nowy kanał żeglugowy to za kilka lat nie będzie można go wybudować.

Tak jest. A przecież studium powstaje nie po to, by gonić rzeczywistość. Ten dokument

ma wytyczać przyszłość i szkoda, że w tej wizji nie uwzględniono rzeki. Tak, jakby za pięćdziesiąt lat Odra przestała płynąć przez Wrocław.

Comiesięczne spotkania

Styczniowe spotkanie

W spotkaniu uczestniczyło 20 osób. W miejsce zapowiadanego filmu o pracy odrzańskich marynarzy z 1958 wyświetlono dwa filmy pod wspólnym tytułem „GINĄCE ZAWODY”, zrealizowane przez polskich dziennikarzy.

Kapitan pchacza TUR pan Stawinoga relacjonował przebieg rejsu zestawem pchanym TUR w relacji Śląsk – Wrocław, a przewoźnicy międzybrzegowi w Zdzieszowicach pokazywali swoją pracę. Ze względów technicznych film o odrzańskich marynarzach wyświetlimy w najbliższym czasie.

Spotkanie, w nowej formule, sprawnie poprowadził moderator Staszek Korpacki. W krótkim sprawozdaniu za 2009 rok, przypominałem o wykonanych zadaniach i pracach zrealizowanych w 2009 roku.

Głównie dotyczyły one spraw związanych z pracami remontowymi na Nadborze, które dzięki zaangażowaniu i efektywnej pracy zespołu ds. rewitalizacji pod kierownictwem Wojtka Śladkowskiego wykonano z powodzeniem.

W br. będziemy się koncentrować na odbudowie Nadbora. Harmonogram robót ustalony zostanie w lutym br. Dzięki osobistemu

zaangażowaniu naszych braci Marcina Lubienieckiego – prezesa MALBO, Jurka Laski, Jacka Króla, Andrzeja Turka i innych, prace przygotowawcze ruszyły już w styczniu. W czasie spotkania dużo uwagi poświęcono sprawom rzeki Odry ze szczególnym uwzględnieniem Wrocławskiego Węzła Wodnego. Problematyka ta była relacjonowana przez naszych braci Rysia Majewicza i Janka Pysia. Z uwagi na wagę tego zagadnienia i krótki termin zgłoszenia uwag „środowiska” do „Projektu Planu zagospodarowania przestrzennego Wrocławia,,, a więc Odry, w tym WWW – lutowe spotkanie poświęcone będzie sprawom gospodarki wodnej, a obowiązki moderatora przyjął na siebie znawca tych zagadnień R. Majewicz.

W bieżącym roku działalnością Bractwa i Fundacji pragniemy zainteresować m.in. Radę i Urząd Miasta Wrocławia, Urząd Marszałkowski, media lokalne i ogólnopolskie, a także inne organizacje i instytucje odpowiedzialne za wizerunek i promocję miasta i regionu.

Mogę już dzisiaj poinformować, że 20 stycznia br. na posiedzeniu Komisji Promocji i Współpracy z Zagranicą Rady Miasta – przedstawiciele Bractwa (I. Marszał, J. Pyś, R. Majewicz, Z. Priebe) zaprezentowali Bractwo,



Nadbór w zimowej szacie



Iwona Marszał, Janusz Fąfara z żoną Danusią, Zbyszek Lasota, stoi Staszek Korpacki



Od lewej: Jacek Król, Jurek Laska, Marcin Lubieniecki
– rozmowa z remontowcami Nadbora

Fundację i wskazali na możliwość wykorzystania naszych nicjatyw na WWW dla promocji miasta.

Nasza propozycja spotkała się z zainteresowaniem i zaowocuje kolejnym spotkaniem z Komisją Kultury (16 lutego br.), po czym zostanie wypracowana wspólna i spójna koncepcja organizacji imprez i promocji miasta z naszym współudziałem. Zaproszenie radnych na kolejne posiedzenia Komisji na pokłady Nadbora i Wróblina zostało przyjęte z zadowoleniem. Będziemy wówczas mogli pokazać nasze małe muzeum żeglugi śródlądowej, przedstawić potrzeby, a także odbyć wycieczkę po Wrocławskim Węźle Wodnym, mówić

o bardzo konkretnych sprawach. Wspomnieliśmy o planowanym rejsie Nadbora do Holandii i zadaniach promocyjnych z tym związanych.

Ze strony radnych padło hasło "Smorządowiec na parowiec", którego autorem jest radna Wanda Ziembicka-Has, znana wrocławska dziennikarka.

Pamiętamy Jej aktywność w mediach, bardzo zaangażowanej w sprawy Wrocławia, swego miasta. Myślę, że slogan jest adekwatny do tego ku czemu zmierzamy i co zamierzamy osiągnąć wraz ze współpracującymi z nami sympatykami, sojusznikami i sponsorami.

Sądzymy, że wspólne działania przyniosą oczekiwane rezultaty.

Na łamach Prosto z Pokładu będziemy informować naszych Braci, Czytelników i Sympatyków o postępach prac i podejmowanych działaniach na rzecz środowiska wodniackiego, muzeum żeglugi śródlądowej, promocji Odry, Wrocławia i regionu.

Zapraszamy na kolejne spotkanie Bractwa w dniu 4 lutego br. o zwykłej porze, o godz. 17, o czym wraz z programem spotkania powiadomimy we właściwym czasie.

Do zobaczenia na DP Wróblin!

*Zbyszek Priebe
Bractwo Mokrego Pokładu*

Prom w Gozdowicach

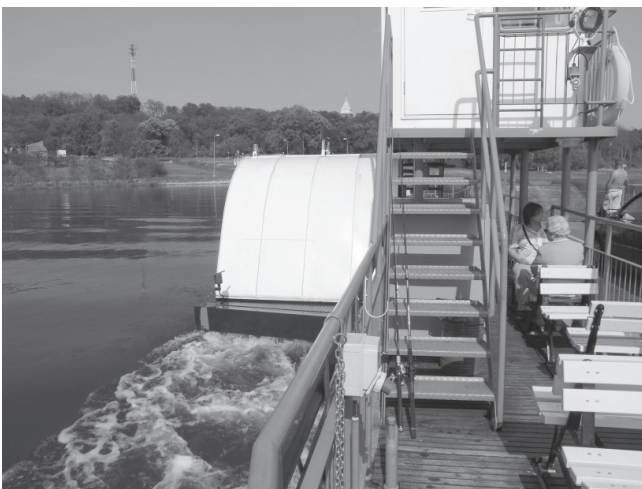
Od wielu lat jesteśmy oboje wielkimi miłośnikami promów oraz statków „białej floty” i gdy tylko jest możliwość, korzystamy z tego środka lokomocji.

Gdy tylko dowiedzieliśmy się, że w 2008 roku ma zostać uruchomiony nowy prom na Odrze, do tego łączący brzegi należące do Polski i Niemiec, postanowiliśmy przy pierwszej nadarżającej się okazji “wypróbować” go.

Okazja nadarzyła się w “długi weekend majowy” 2009 roku, podczas wycieczki z Wrocławia do Szczecina, której trasa prowadziła w dużej części wzdłuż Odry.

Ku naszemu zdziwieniu okazało się, że prom, kursujący na trasie Gozdowice–Güsterbier Loose, jest bocznokołowcem. Nosi on symboliczną nazwę „Bez granic”. Armatorem jednostki jest gmina Mieszkowice. Jednostka zbudowana została w stoczni w Dobrzyniu Wielkim pod Opolem za ponad 1 mln złotych. W kosztach budowy partycypowały również gminy niemieckie. Prom może zabrać na pokład 6 samochodów oraz 25 pasażerów. Rejs trwa kilka minut, a czas oczekiwania jest krótki. Jak zaobserwowaliśmy, korzystają z niego zarówno Niemcy, jak i Polacy.

*Joanna Szczepankiewicz-Battek
Marek Battek*



Strach, głód, chleb

„W oczy zagląda nam Głód.

Tuż za jego plecami czeka sobie spokojnie Śmierć.

Ona się nie spieszy, najpierw przepuszcza przodem Klótnie, potem jakąś Chorobę. Bywa, że tusz przed nią, chichocząc jak hiena, kroczy Kanibalizm. Wyciąga do ludzi rękę i mówi:

- Choć, ja ciebie przed Śmiercią uratuję.

Niekiedy naprawdę ratuje.

W moim starym domu – Polsce – widuję chleb porzucony na bruku. Może dlatego, że ludzie tam nie wiedzą już, co to głód? Zapomnieli, albo nigdy nie doświadczyli.

W dzungli – moim nowym domu – głód jest dla wszystkich codziennością. Kiedy Indianie mówią chleba naszego powszedniego daj nam dzisiaj, nie myślą o posiłku do syta, nawet nie o całym bochenku – oni ten chleb przeliczają na pojedyncze cienkie kromki. Na utołki. Oraz na kilka ostatnich okruszków, które trzeba starannie zgarnąć, zlepić w kulkę i zjeść dziękując Bogu, że tego dnia było co włożyć do ust.” [Wojciech Cejrowski, „Gringo wśród dzikich plemion”, Wydawnictwo „Bernardinum” Sp. z o.o., Wydanie VIII, str. 228 i 229, Pelplin 2006 r.]

Wg www.wroclaw.tvp.pl oraz wg TVP-INFO – „Fakty” Wrocław z 02.01.2010 r. „Aż 30 procent Polaków przyznaje się do wyrzucania jedzenia. Większość, to chleb.” (!) I wydaje się, że ta ankieta nie jest naciągana na potrzeby jakiegoś marketingu. Bo – przypomnij sobie – ile wyrzuciłeś ostatnio Ty – Drogi Czytelniku, lub Twoja Rodzina?

Aby zminimalizować niepożądane zjawisko – spróbujmy zbadać skąd ono się bierze? Zastanówmy się: kiedy i ile chleba kupujemy? Przed każdymi Świątami, długim weekendem. Albo każdej soboty. Wykupujemy wszystko ! Nawet każdego dnia – późnym popołudniem wybór pieczywa maleje w postępie geometrycznym, by przed zamknięciem sklepu było „mniej niż zero”! Ten powszechnie znany proces również nakreśla spiralę strachu o brak chleba w domu. Kupujemy więc na zapas. Szczególnie gdy świeży, pachnący na cały sklep.

Z drugiej strony piekarnie pieką i dostarczają chleb do sklepów wg „sztywnych”, nie zmienianych od dziesięcioleci zasad. Te niezmiennie zasady, jak i podświadomy strach klientów o brak chleba na następny, wolny dzień ma swoje źródła w epoce braku w sklepach czegokolwiek. Szybko oswoiliśmy strach przed brakiem telewizorów, pralek, lodówek, alkoholu, wędlin, masła i „czegokolwiek” do chleba. Strach przed śmiercią z głodu też już odszedł. Nawet nie każdy bezdomny obywatel naszego Kraju (jak i obywatel nie naszego kraju) prosi nas o przysłowiową kromkę chleba. Raczej żąda gotówki w postaci złotówki na zaspokojenie potrzeb „wyższego” (niżli głód) rzędu. Strach przed głodem, strach o brak chleba – pozostały po czasach słusznie minionych – trwa !

O czym zapewnia

Kapitan „Nemo”

Korespondencje prosimy kierować na adres:

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

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

Mecenasi Biuletynu: Odratrans Stocznia S.A.; Fundacja Regionu Wałbrzyskiego;
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wrocław,