

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 86

Rok VIII

Październik 2010 r.

Europejskie Dni Dziedzictwa 2010

W tym roku odbywały się pod hasłem "Od pomysłu do przemysłu". Inicjatorem EDD, a odbywają się od 18 lat, była i jest Rada Europy. Przyświeca jej myśl promowania dziedzictwa regionów Europy, by tą też drogą podkreślać wspólne korzenie kultury europejskiej.

To wyjątkowa lekcja historii, w tym roku (11-19 września) poświęcona dziedzictwu przemysłowemu, architekturze fabryk, maszynie, technologii, człowiekowi w pracy.

Na Dolnym Śląsku prowadziło ją kilkadziesiąt instytucji kultury, samorządów lokalnych, stowarzyszeń i organizacji pozarządowych. W kilkudziesięciu miejscowościach mieliśmy możliwość smakowania przeszłości industrialnej, historii techniki, relacji między techniką-środowiskiem-człowiekiem.

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki szeroko udostępniła Sowiogórskie Muzeum Techniki. W sobotę 11 września Ania Broniewska, kpt. Mieczysław Balcerkiewicz i Grzegorz Szerszeń w starych dzierzoniowskich parowozowniach prowadzili "piknik na szynach", zapraszali do przejażdżki drezynami spaliniwą i "moja-twoja", na multimedialne prezentacje i filmy o zabytkach techniki, na wystawy fotogramów przybliżające zabytki techniki Dzierżoniowa i Gór Sowich, prowadzili również kiermasz książki o historii techniki i ochronie zabytków techniki Dolnego Śląska i Polski.

Pogoda dopisała, gorzej frekwencja, ale sobota ma własne prawa i nie zawsze kieruje

naszą uwagę ku muzeom czy zabytkom. Jakby jednak nie było odwiedziło nas ok. 70 osób.

Tego dnia Stanisław Januszewski wystąpił na imprezie zorganizowanej staraniem Starostwa Nowosolskiego i Towarzystwa Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni. Na nowosolski dworzec przybyły dwa parowozy, jeden z Wolsztyna ze imponującym składem historycznych wagonów pasażerskich i drugi z Cottbus. Na dworcu zaludniło się. Przyjazd historycznych składów obserwowało ok. 1000 osób, w tym ok. 300 ich pasażerów. Ok. 150 osób uczestniczyło w konferencji poświęconej turystyce kolejowej i odbudowie Kolei Doliny Odry, na odcinku od Nowej Soli do Wolsztyna. Stanisław Januszewski przedstawił możliwości wykorzystania infrastruktury kolejowej w celach turystycznych przy użyciu rowero-drezyny i prezentował taką drezynę zbudowaną w 2009 r. w Sowiogórskim Muzeum techniki przez studentów, członków Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego "Ochrony zabytków techniki HP Nadbór". Drezyna sprawowała się o dziwo znakomicie, na tyle dobrze, że przejażdżkę odbyła nią nawet Pani Małgorzata Lachowicz-Murawska – Starosta Nowosolski.

15 września Stanisław Januszewski w Miejskiej Bibliotece Publicznej w Nowej Rudzie mówił o zabytkach techniki Gór Sowich. Uczniowie noworudzkiego Zespołu Szkół nr 1 prezentowali zaś własne prace poświęcone prezentacji wybranych zabytków miasta. 17

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



Nowa Ruda – opowieść o linii kolejowej

września Stanisław Januszewski najpierw w wałbrzyskiej Bibliotece pod Atlantami opowiadał o zabytkach techniki w energetyce wodnej Dolnego Śląska, po południu zaś w Muzeum Ziemi Kłodzkiej prezentował zabytki przemysłu i techniki Kotliny Kłodzkiej, na tle zorganizowanej tam wystawy „Architektura przemysłowa w krajobrazie Ziemi Kłodzkiej”

18 września udostępnialiśmy statki Muzeum FOMT we Wrocławiu, HP Nadbor i DP Wróblin kapitan Mieczysław Balcerkiewicz, Anna Broniewska i Zbigniew Priebe prezentowali wystawę fotogramów „Wrocławski Węzeł Wodny” przygotowaną wspólnie z RZGW

we Wrocławiu, filmy o zabytkach techniki Wrocławia, prowadzili do serca holownika – kotłowni i maszynowni z unikatową maszyną parową syst. compound, do sterówki Nadbora, do maszynowni i siłowni dźwigu pływającego, opowiadali o historii parowych statków odrzańskich i planach odbudowy napędu parowego Nadbora.

Od 20 września w tygodniu imprez prowadzonych na Politechnice Wrocławskiej z okazji Festiwalu nauki środowiska wrocławskiego, już trzynastego, tradycyjnie udostępnialiśmy Nadbora i dźwig pływający Wróblin. 21 września opowiadaliśmy na holowniku o zabytkach techniki Wrocławia i Dolnego Śląska.

Cieszy nas, że udostępniano także zabytki wypromowane swego czasu przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki. Wskażmy na Stację Pomp dawnych zakładów włókienniczych Bielbaw, ze znakomicie utrzymanymi stojącymi pompami tłokowymi syst. Weisemonski z 1909 r. W Legnicy udostępniano dawną wodociągową wieżę ciśnień Gazowni Miejskiej, dla której przed laty wykonaliśmy dokumentację historyczno-techniczną. Miejska Biblioteka Publiczna w Nowej Rudzie, z którą od lat współpracujemy zorganizowała sesję popularno-naukową „Zabytki techniki Nowej Rudy” i wystawę fotograficzną zabytków miasta wykonaną przez uczniów szkół noworudzkich. We Wrocławiu MPWiK udostępniło Stację Pomp „Świątyni” z unikatową kolekcją leżących maszyn parowych z 1903 r., na wrocławskich ulicach nie zabrakło również zabytkowych tramwajów.

Kolej Doliny Odry

11 września 2010 staraniem Starostwa Nowosolskiego i Towarzystwa Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni do Nowej Soli przybyły dwa pociągi prowadzone przez parowozy, jeden z Wolsztyna, drugi z Cottbus. Była to znakomita okazja odbycia przejażdżki pociągiem retro, adresowana do entuzjastów kolejnictwa z Polski i Niemiec. Pociągami przybyło na dworzec nowosolski ok. 300 pasażerów.

Clou imprezy „Parowozem do Nowej Soli” była konferencja poświęcona turystyce kolejowej, zorganizowana staraniem Starosty Nowosolskiego Pani Małgorzaty Lachowicz-Murawskiej, we współpracy z partnerami z Bran-

denburgii. A temat to dla Nowej Soli od jakiegoś czasu nader aktualny. Starostwo podjęło bowiem działania na rzecz przejęcia od spółek PKP SA porzuconej przed laty linii kolejowej Nowa Sól – Wolsztyn.

Linia ta, nosząca oznaczenie numerem 371 bez wątplenia jest jedną z najpiękniejszych w Polsce. Wiedzie przez gęste lasy, przecina malownicze wzgórza polodowcowe, wiedzie głębokimi wykopami i wysokimi nasypami, w Stanach dociera do odry i najdłuższego na niej mostu stalowego, kratownicowego ze stanowiskami obronnymi w przyczółkach. W linii tej widzi się dzisiaj trzon produktu turystycznego

regionu. Kolej Doliny Odry może stać się pierwszą w Polsce muzealna linia turystyczną.

Czy pomkną nią parowozy i pociągi retro? A może tylko drezyny? Jakby nie było to równoległe do negocjacji prowadzonych z PKP prowadzi się i inne działania przybliżające rewaloryzację niepotrzebnej PKP linii. Zaangażowało się w nie również Towarzystwo Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni, co dobrze idei ożywienia historycznej, 100-letniej linii wróży. Prowadzi na niej prace inwentaryzacyjne, gromadzi historyczne elementy infrastruktury, np. semafony kształtowe, czyści szlak z roślinności, prowadzi na nim ruch drezynowy (tam gdzie ostały się jeszcze tory). Towarzystwo z myślą o ruchu kolejowym na linii pozyskało również niewielką lokomotywę spalinową serii 409Da.

Konferencja nowosolska skupiła uwagę na problematyce turystyki kombinowanej. Ona to stanowiłaby clou projektu ożywienia linii 371. To turystyka wodna, piesza, rowerowa, a także kolejowa z użyciem drezyn spalinowych i drezyn o napędzie mięśniowym. Zainteresowanie organizatorów wzbudziły prace prowadzone przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki i Międzywydziałowe Studenckie Koło Naukowe Politechniki Wrocławskiej "Ochrony zabytków techniki HP Nadbor". Od dwu lat budujemy w Sowiogórskim Muzeum Techniki drezyny rowerowe, proste, lekkie, łatwe w transporcie i eksploatacji. Naszym celem jest opanowanie rozwiązania umożliwiającego szybkie przekształcenie w pojazd szynowy każdego roweru, przy użyciu standardowego zestawu rurek i łączników, nie wymagającego ingerencji w konstrukcję roweru.

W Nowej Soli rower taki demonstrował prof. Stanisław Januszewski. Nie jest to jeszcze konstrukcja docelowa, dojrzała, ale na torach sta-



Starosta nowosolski

cji nowosolskiej sprawiła się znakomicie. Przejazdkę odbyła nawet Pani Małgorzata Lachowicz-Murawska Starosta Nowosolski.

Czy takie rowero-drezyny pojawią się na linii Kolei Doliny Odry? Z całą pewnością tak. Zobaczymy na niej różne typ drezyn. Różnorodność jest bowiem zawsze lepszą od standaryzacji, przynajmniej tam gdzie chodzi o rekreację, turystykę, zabawę.

Miejmy nadzieję, że promocja linii 371 przyniesie ożywienie miejscowych środowisk, lokalnych społeczności osad z linią sąsiadujących, że i wśród nich wyłonią się entuzjaści ruchu drezynowego i komu jak komu ale im zarośnięte torowiska wadzić nie będą. Potrafią o nie zadbać, potrafią linią się cieszyć, uczynić z niej i dźwignię rozwoju miejscowej turystyki. Marzy się wyprawa na grzyby – drezyną.

A może już dzisiaj rozważyć prowadzenie na linii corocznego konkursu rowero-drezyn nagradzając różne z ich konstrukcją i eksploatacją związane rozwiązania. Może ożywi to myślenie o potrzebie zagospodarowania porzuconych dzieł techniki, dzieł awansujących dzisiaj do rangi dóbr kultury.

Stanisław Januszewski

Międzynarodowa Konferencja Naukowa

Tegoroczna Konferencja "Zabytek techniki i jego kulturotwórcza rola" prowadzona jest przez warszawską Fundację Hereditas i Fundację Otwartego Muzeum Techniki, w dwu sesjach: warszawskiej i dolnośląskiej. Ta pierwsza miała miejsce 24–25 września w Warszawie, ta druga przed nami 21–22 października

we Wrocławiu, Nowej Rudzie, Dzierżoniowie, Świdnicy i Wałbrzychu.

Sesja warszawska prowadzona była w dawnej aparatuwni Gazowni Miejskiej przy ul. Kasprzaka 25 w Warszawie, w klimatach Muzeum Gazownictwa i otaczających nas dzieł wspaniałej architektury przemysłowej,

instalacji, aparatury i zabytkowych urządzeń gazowych. Przedstawiono kilkanaście referatów traktujących m.in. o dziejach gazownictwa i ochronie pomników techniki Sankt Petersburga (Dmitrij Mitiurin), o przeszłości gazowni warszawskiej (Zygmunt Marszałek), tężniach i warzelni soli Ciechocinka (Aldona Nocna i Waldemar Affelt), o obiektach postindustrialnych Warszawy (Michał Krasucki), o młynie wodnym w Korytowie k/Żyrardowa (Barbara Jezierska), o żywym muzeum techniki na holowniku parowym Nadbor (Stanisław Januszewski), o problematyce wpisów do rejestru zabytków monumentalnych budowli mostowych (Robert Kola).

Uczestnicy Konferencji mieli okazję spaceru po gazowni warszawskiej i poznania imponującej kolekcji warszawskiego Muzeum Gazu. Drugiego dnia odiedzili wybrane obiekty postindustrialne stolicy, m.in. obszar cywilizacyjny d. browaru Haberbuscha na Woli, stacje filtrów powolnych wodociągów warszawskich zbudowaną z udziałem Williama Lindleya i jego synów i wyjątkowe dzieło czasu II Rzeczypospolitej stację filtrów pospiesznych z lat 1929-1933, modernizowaną współcześnie ale z ogromnym pietyzmem dla wartości zastanych, dla dziedzictwa. Funkcjonuje tutaj Muzeum Techniki Wodociągowej i historii zakładu warszawskiego, godne polecenia każdemu zainteresowanemu sztuką wodociągową. Na Pradze spotkaliśmy się z zajezdnią tramwajową z lat 20. XX w. przy ul. Kawęczyńskiej, z relikami dawnego Młyna Parowego z nieźle utrzymanym spichlerzem z 1901 r. W jego pobliżu dobrze utrzymały się obiekty produkcyjne, administracyjne i socjalne zwartego ze-

społu d. "Drucianki" – Belgijskiej Spółki Akcyjnej Warszawskiej Fabryki Drutu, Sztyftów i Gwoździ powstałej w 1899 r. Interesującym było również spotkanie z zespołem d. Składow Towarzystwa Akcyjnego Przechowania i Transportowania Mebli i Towarów A. Wróblewski i Spółka, powstałego w 1875 przy ul. Inżynierskiej 3. Do dzisiaj utrzymano układ przestrzenny zabudowy i cztery magazyny, z początku XX w., w których funkcjonują galerie, pracownie artystów i różne fundacje wspierające twórczość artystyczną. Przy ul. Szwedzkiej 2 spore wrażenie wywarły d. obiekty Stalowni Praskiej, której początki (1878-1879) związane są z działalnością firmy Lilpop, Rau i Loewenstein. W swoim czasie był to największy producent szyn klejowych, kół i elementów do podwozi wagonów kolejowych w Królestwie Polskim. Zakład istniał do 1888, kiedy produkcję przeniesiono nad Don a zabudowania praskie zajęły rosyjskie, a od 1918 polskie warsztaty artyleryjskie. W czasie wojny zbrojownią władał Wehrmacht, pozostawiając po sobie i morze ruin..

Jakim będzie los ostatnich świadków rzemieślniczej i przemysłowej karty dziejów warszawskiej Pragi? Czy zdołają się oprzeć zagrażającym im człowiekowi i przyrodzie? Czy człowiek znajdzie im nowe miejsce w świecie epoki postindustrialnej? Na Pradze znajdujemy przykłady i doświadczenia budujące. Wystarczy spojrzeć na d. Warszawską Wytwórnę Wódek "Koneser" przy Ząbkowskiej 27/31. Powstała z końcem XIX w., jako jedna z największych na terenie Cesarstwa. Dzisiaj obiekty poprodukcyjne są rewitalizowane, odsłaniając pełną krasę ceglanej architektury



Parowozy w Nowej Soli



Piknik na szynach

i bogatego detalu. Pomieści nowe funkcje mieszkaniowe, usługowe, także kulturalne otwierając się dla galerii sztuki i teatralnych scen.

Dyskusję kontynuować będziemy 21 października we Wrocławiu, na pokładzie HP Nadbor. Jej motywem przewodnim będzie zabytek techniki w gospodarce, polityce społecznej, kulturze. Sesje otworzą wystąpienia Waldemara Affelta (o estetyce zabytku), Grigorija Galli – Rosja (o rekonstrukcjach samolotów epoki pionierskiej), Waclawa Hepnera (z zabytku techniki jako poligonie nowoczesnych technologii), Stanisława Januszewskiego (o naturze zabytku techniki), Sławomira Łotysza (o przekształceniu wiaduktu w park miejski), Dmitrija Mitjurina – Rosja (o pomnikach przemysłowej przeszłości Petersburga), Tomasza Pieńkowskiego (o zabytkach komunikacji w przestrzeni miasta), Adama Sapety (o kolei wąskotorowej Przeworsk-Dynów), Anny Moniki Szpicy (elektrownie wodne kaskady Raduni), Anici Tufegd•ic – Serbia (o ochronie zabytkowych kopalń w programach

rozwoju zrównoważonego), Krzysztofa Wielgusa (o życiu po życiu zabytku), Andrzeja Wójcika (o potrzebie standaryzacji ewidencji zabytku), Stanisława Wrońskiego (o zabytkach techniki miasto Bydgoszcz promujących).

Następnego dnia zaprosimy uczestników Konferencji do Nowej Rudy – tam będziemy kontynuowali prezentacje i i dyskusję. Później odwiedzimy schron amplifikatorni w Świdnicy z 1938/39 r., wyjątkowe Muzeum Górnicztwa i Motoryzacji na szybie "Teresa" w Wałbrzychu - Rusinowej oraz Sowiogórskie Muzeum Techniki.

24 października w dzierzoniowskich parowozowniach zainaugurujemy VIII Sowiogórski Festiwal Techniki, ogłosimy również wyniki Międzynarodowego Konkursu "Schron amplifikatorni Świdnica", adresowanego do studentów szkół architektury i sztuki Polski i Europy. O tym wydarzeniu, Festiwalu Techniki, jak i konferencji szerzej informujemy na stronach internetowych Fundacji: www.nadbor.pwr.wroc.pl

Stanisław Januszewski

Muzeum automobilizmu

Mieści się w centrum St. Petersburga, o krok od Newskiego Prospektu, przy ul. Koniusznej 1, nazwę zawdzięczającą istniejącym tutaj od 1720 r. carskim stajniom. Rozpostarty przy kanale Gribojedowa, w sąsiedztwie cerkwi Zbawiciela na Krwi, wzniesionej w miejscu, w którym w 1881 Białorusin Ignacy Hryniewicz dokonał zamachu na cara Aleksandra II, gigantyczny ich kompleks wznosił w latach 1720-1723 architekt N.F. Gerbel, przebudował w 1810 architekt L. Rusca, a w latach 1817-1823 architekt V.P. Stasov. Jeszcze nie tak dawno stały zrujnowane, ostatnio mieściły garaże samochodowe Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

W maju 2010 r. południowe ich skrzydło otworzyło swe podwoje dla ruchu turystycznego. W dawnych stajniach pomieszczono prywatne Muzeum Automobili i Motocykli, muzeum cygar i jedyne w Rosji prywatne muzeum białej broni. Muzeum zyskało nazwę "Koń Mechaniczny". Kolekcja starych pojazdów należy do Igora Korowina, prawnika, a dalsze jej części pomieszczono w zbudowanych przezeń muzeach w Wyborgu i w Zele-

nogorsku. W ciągu kilku miesięcy muzeum w starych stajniach odwiedziło kilkanaście tysięcy turystów, i nic dziwnego usytuowano je w jednym z najpopularniejszych ciągów ruchu turystycznego Petersburga, czynne jest przy tym cała dobę, podobnie jak np. wielkie księgarnie przy niedalekim Newskim Prospekcie.

Prowadzone są tutaj również lekcje muzealne dla dzieci, a w dolnej kondygnacji budowli w specjalnie aranżowanych przejściach pomiędzy gablotami z białą bronią prowadzona jest szkoła klasycznego fechtunku, organizowane zawody i pokazy. Akademia Fechtunku wydaje podręczniki, prowadzi seminaria, produkuje filmy, popularyzując historię, technikę i sztukę klasycznego fechtunku. Tutaj działa również Klub "Stalker", którego członkowie z kolei poznają i doskonają sztukę rzucania nożami.

Kolekcja białej broni jest rzeczywiście imponująca. Jej eksponaty pochodzą z XVI – XX w. Znajdziemy dzieła produkcji przemysłowej i pojedyncze sztuki rzemieślniczej. Znacomiecie ilustrują dzieje i rolę białej broni, od średniowiecznego pojmowania miecza jako na-



Dawne stajnie carskie – dzisiaj muzeum techniki

rzędzia mordy po współczesne przypisujące białej broni rolę znaku-komunikatu i symbolu. Współczesne jej egzemplarze to bez mała i dzieła sztuki, nasycone drogocennymi metalami i kamieniami, o wzornictwie mogącym stanowić kanwę długiej opowieści. Ekspozycje wystawy ilustrują wysoki poziom tak techniczny jak i estetyczny mistrzostwa płatnerzy i stanowią "koronę" bogatych i licznych petersburskich kolekcji białej broni.

Ekspozycja motocykli złożona jest z unikatowych już motocykli BMW, Harley-Davidson, NSU, Zundapp i M-72 pochodzących z czasu II wojny światowej. Znajdujemy również modele zaspokajające w latach 50. i 60. XX w. potrzeby masowych ich użytkowników. Któż dzisiaj pamięta kultowe dla komunikacji indywidualnej motocykle Viatka, Tuła, M-1, Iż, Dniepr czy Ural. Kolekcję dopełniają plansze odnoszące do dziejów leningradzkiego/petersburskiego sportu motocyklowego i jego mistrzów. Miasto nad Newą słynęło jako jedno z centrów tego sportu w Rosji i w ZSRR. Zgro-



ZIS

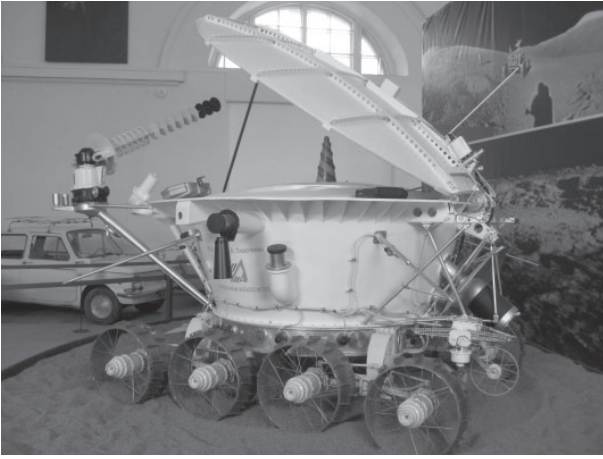


Fragment kolekcji otocykli

madzono liczne fotografie i nagrody słynnych zawodników, poczynając od legendarnego Pawła Vorotilkina i dni jego największej sławy w latach 20. XX w. Szczególne miejsce zajmują nagrody pięciokrotnego mistrza świata Gennadija Moiseeva i linia znakomitych motocykli terenowych czechosłowackiego i radzieckiego pochodzenia, z lat 60. i 70. XX w.

Kolekcję starych samochodów, a wszystkie - jak i motocykle, pozostają sprawne i mogą być demonstrowane w ruchu ulicznym, zdobi jedyny w Rosji egzemplarz czeskiej Tatry z 1949 r. i Buick Special w oryginalnym stanie, należący niegdyś do marszałka Józefa Broz Tito.

Zwróćmy uwagę na wspaniałego osobowego ZIS-a z 1957 r. z 8-cylindrowym silnikiem o pojemności 6005 cm³ i mocy 140 KM. Zbudowano go na bazie amerykańskiego Packarda 180, wprowadzając jednak wiele zmian, w efekcie których samochód zyskał również lepszy wygląd. Produkcję pierwszych ZIS-110B podjęto w 1949 r. Poczynając od 1955 r. limuzyny te zastąpiły konie, na których wcześniej przyjmowano defilady na placu Czerwonym w Moskwie, na placu Pałacowym w Leningradzie, a także w centrach dowodzenia okręgów wojskowych ZSRR. Z chęcią korzystali z nich liderzy krajów socjalistycznych i innych odwiedzający Związek Radziecki. Pompatyczna limuzyna mógł się przejechać również i szary obywatel. Część 7-osobowych limuzyn oddano bowiem do dyspozycji taksówkarzy. Można je było zobaczyć nie tylko na głównych ulicach stolicy ale również na trasach między Moskwą a Charkowem, Moskwą – Symferopolem i innymi. ZIS z kolekcji Igora Korowina należał do leningradzkiego Komi-



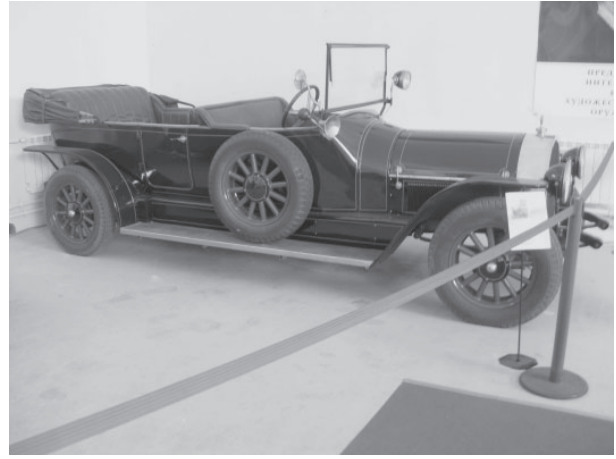
Łunochod

tetu KPZR, który później przekazał go studiu filmowemu "Lenfilm".

Tuż przy limuzynie widzimy pojazd księżycowy Łunochod. To drugi egzemplarz, rezerwowo, pierwszego, który wysłano na księżyc. Dzisiaj różni się nieco od tego zbudowanego w latach 60. XX w. Po zakończeniu programu księżycowego nieco go przebudowano, celem demonstracji na różnych międzynarodowych wystawach W 2010 r. odrestaurowano go w zakładach Ławoczkina, w których zresztą powstał. Jest kompletny i w pełni sprawny, od czasu do czasu wprawiany jest w ruch. Pomysł budowy Łunochodu rzucił w 1963 r. słynny radziecki konstruktor raket S.A. Korolew (1907-1966). Nad jego konstrukcją, detalami, wyposażeniem pracowało ponad 100 radzieckich biur konstrukcyjnych, instytutów naukowych, przedsiębiorstw z G.N. Babakinem (1914-1971) i A. L. Kemurdżjanem (1921-2003) na czele.

Powróćmy do samochodów. Znajdziemy wśród nich również ulubiony samochód cara Mikołaja II – Delaunay Belleville z 1916 r., wyposażony w rzędowy, 6-cylindrowy silnik o pojemności 4086 cm³ i mocy 70 KM, z charakterystyczną maską silnika w formie beczki. Powstał w słynnej z przełomem XIX/XX w. wytwórni w Saint Denis pod Paryżem, znanej z produkcji okrętowych maszyn parowych i kotłów. Budowę samochodów podjęła w 1904 r. a ich pierwsze modele charakterystyczne były okrągłą chłodnicą i zaokrąglonymi pokrywami silnika, przywodzącymi i później podejrzanie, że nie kryje się za nimi silnik spalinowy lecz parowy kocioł.

W 1909 r. firma przedstawiła samochód Delaunay Belleville F6. Jego model produk-



Delaunay-Belleville

wano w kilku wersjach, w niewielu egzemplarzach. Sławę zyskała wersja SMT, co odczytano jako "Sa majeste le Tsar" na pamiątkę właściciela samochodu – rosyjskiego cara. Był to rozkoszny pojazd, reklamowany jako królewski.

Poczynając od 1908 roku firma podjęła produkcję bardzo nowoczesnych samochodów, z 6-cylindrowymi silnikami, które zyskały bardzo mocne wały. Jako jedna z pierwszych wprowadziła też nowy system smarowania silnika pod ciśnieniem. W latach 20/30. XX w. prestiżowe samochody Delaunay Belleville zyskały na popularności w wyższych sferach społeczeństwa. Po II wojnie światowej zainteresowanie tak luksusowymi samochodami spadło. W efekcie w 1950 r. firma Delaunay Belleville zakończyła swój żywot.

Mikołaj II kochał samochody tej firmy. Posiadał ich kilka. Ten z kolekcji Igora Korowina jest jedynym jaki ocalał, rozwija prędkość do 100 km/godz. Pozyskano go ze zbiorów wytwórni filmowej "Lenfilm". Jest samochodem w pełni sprawnym.

Ozdobą kolekcji pozostaje również Buick Special z 1954 r., powstały w zakładach General Motors. Wyposażono go w silnik o mocy 180 KM, pozwalający by samochód o masie 1800 kg rozwijał prędkość 170 km/godz. To luksusowy samochód początku lat 50. XX w., interesujący i przez to, że dostępny był nie tylko wybranym. Maszynę produkowano w różnych wersjach, uniwersalnej – reklamowanej jako samochód rodzinny, dwudrzwiowego sedana, kabrioleta (dla młodzieży) i czterodrzwiowego sedana jako samochodu wyższych warstw społecznych. W standardowym wyposażeniu znajdował się odbiornik radiowy,



Buick Special

ręcznie sterowany klimatyzator, hydrauliczne wspomaganie kierownicy, odchylany podłokietnik na tylnych siedzeniach, popielniczka.

Samochód petersburskiego Muzeum Automobilizmu użytkowany był przez Józefa Bros-Tito. Otrzymał go w darze od władz Rumunii, w czasie jego wizyty w Bukareszcie. W 1974 r. zakupił go jeden z rosyjskich dyplomatów i przewiózł do ZSRR.

Uwagę zwraca również czeska Tatra 87, pochodząca z 1949 r., wyposażona w 8-cylindrowy silnik o mocy 75 KM (2968 cm³), usytuowany w tylnej części pojazdu, rozwijającego prędkość 160 km/godz.

Samochody tej marki zawsze przyciągały uwagę konstruktorów, kierowców i miłośników automobilizmu, nie tylko z uwagi na swą nadzwyczajną formę i stylistykę, ale przede wszystkim z powodu wielu technicznych nowinek, których w żadnej z wersji nie szczędziła czeskosłowacka wytwórnia w Kopřivnici, nawiasem mówić prowadząca dzisiaj również znakomite muzeum, godne uwagi. Wytwórnia Tatry zajmuje pozycję pioniera seryjnej produkcji samochodów w Europie, samochodów znamienych aerodynamiczną formą nadwozia, tylnym położeniem chłodzonego powietrzem silnika i niezależnym zawieszeniem wszystkich kół. W 1937 r. z taśm

produkcyjnych zakładu wyjechał model "87" z w pełni metalową karoserią, z nowym silnikiem i z wieloma udoskonaleniami. Po raz pierwszy zademonstrowano go jesienią 1937 r. na salonie samochodowym w Pradze. W czasie II wojny światowej zakłady Tatry produkowały samochody wojskowe, dla potrzeb Wehrmachtu. Po ustaniu okupacji i działań wojennych, natychmiast wznowiono produkcję samochodów osobowych. Do końca 1945 r. zbudowano 45 "Tatr 87". Jedną z nich 20 sierpnia 1945 delegacja czeskosłowacki związków zawodowych przemysłu samochodowego podarowała kierownictwu partii i rządu sowieckiego. Popularność czeskosłowackiej marce przyniosły rajdy samochodowe przez Afrykę i Amerykę Łacińską, w których Tatra zademonstrowała swe zalety wszechstronnego i silnego samochodu. W muzeum petersburskim prezentowany jest jeden z dwu utrzymanych w Rosji egzemplarzy tego nadzwyczajnego samochodu.

Muzea stworzone przez Igora Korowina to ewenement na mapie rosyjskich instytucji kultury. Prywatne muzea, utrzymywane przez właściciela, entuzjastę i kolekcjonera to novum w Rosji, wskazujące zarazem jak wiele się w tym kraju zmieniło i zmienia bezustannie, na naszych oczach. Muzeum petersburskie to dzisiaj jeszcze niemowlę, liczy sobie ledwie kilka miesięcy, sąsiadując z obrosłym tradycją państwowym Ermitażem, Muzeum Rosyjskim, z wieloma znacznymi instytucjami kultury i nauki, pomnikami kultury narodowej Rosji. To zobowiązuje. Muzeum bezustannie się rozwija, wzbogaca kolekcję i formy działania. Trwają przygotowania by powstał przy nim warsztat. Zwiedzający zyskają możliwość obserwowania prac przy rekonstrukcji zabytkowych motocykli i samochodów, prowadzonych również na rzecz rosyjskich kolekcjonerów zabytkowych pojazdów, a jest ich wcale niemało.

Stanisław Januszewski

BRACTWO MOKREGO POKŁADU – spotkanie wrześniowe

Kontynuując nasze comiesięczne kontakty, spotkaliśmy się po wakacjach i omówiliśmy aktualny stan rzeczy – tak w sferze wzajemnych relacji między sobą, a przede wszystkim z instytucjami, które mogą nam pomóc w rea-

lizacji naszego zadania numer jeden, tj. rewitalizacji Nadbora i barki Ż-2107, a to już jest zestaw holowniczy uratowany przed pocięciem na złom, pozostawiony potomnym.



Od lewej – Zdzisław Paździor, Tadeusz Sobiegraj i Andrzej Samerek, koledzy z ławy szkolnej, absolwenci TŻŚ z 1965 roku

Odwiedził nas Zdzisław Paździor, który całe swoje zawodowe życie poświęcił wrocławskiej Remontówce, a było tego 41 lat. Pracę podjął zaraz po ukończeniu TŻŚ w 1965 roku, pracując na różnych stanowiskach w pionie technicznym.

Aktualnie czynny zawodowo obiecuje, że włączy się wraz ze swoją firmą w rewitalizację Nadbora. Znając Zdzisława, mogę zapewnić, że nie są to czcze słowa, we właściwym momencie zostaną poparte konkretnym czynem.

Ze Zdzisławem przybył także Tadeusz Sobiegraj, najmłodszy ze znanego, legendarnego klanu łódzkiego Sobiegrajów, któremu poświęcimy więcej miejsca na łamach naszego skromnego biuletynu, a może i w innych miejscach, mediach ,itp.

Tadeusz kończył TŻŚ w 1965 roku, pływał wiele lat, był redaktorem Żeglarsza Odrzańskiego, bardzo popularnej i chętnie czytanej ga-



Od lewej – Leszek Mulka, Ryszard Majewicz i Hubert Adamczyk

zety zakładowej w Żegludze na Odrze, a obecnie przebywa na zasłużonej emeryturze. Zapewne również włączy się do prac nad rewitalizacją naszych statków.

Z Warszawy przyjechał Andrzej Samerek, który odwiedza nas i jest w stałym z nami kontakcie przesyłając pozdrowienia z Włoch, gdzie często bywa, czy z pływania na zachodzie Europy. Andrzej, życzymy zdrowia, a nasza pozytywna energia niech Cię stale wspiera.

Sporo czasu poświęcono sprawom rewitalizacji statków. W wyniku ożywionej i konstruktywnej dyskusji przyjęto, że dalsze prace związane z rewitalizacją Nadbora i barki wymagają znacznych środków finansowych, które winny być pozyskane od instytucji, sponsorów, urzędów, osób fizycznych.

W celu pozyskania funduszy należy niezwłocznie złożyć stosowne wnioski do Urzę-



Jadzia Barglik-Kłowska i Andrzej Samerek w rozmowie z seniorem Bractwa Jurkiem Krysiańskim



Ryszard Wróblewski i Tadeusz Dobrociński

du Miasta, Urzędu Marszałkowskiego oraz do potencjalnych sponsorów, zapewniając promocję ich instytucji poprzez szeroko pojętą działalność propagandową w mediach w kraju i za granicą. Aktywność Fundacji i Bractwa w sprawie rewitalizacji naszych statków musi być pełna i permanentna. Czasu jest coraz mniej, najtrudniej jest wystartować, rok 2012 tuż, tuż, a to jest termin, który nas obliguje, czas w którym można najwięcej zdziałać.

Dyskutanci, bracia –Wojtek Śladkowski, Hubert Adamczyk, Włodek Chaszczowski, Leszek Mulka, Rysiu Majewicz- ogłaszają alert i chętnie włączają się do prac w zakresie, którym mogą być pomocni. Musimy się wstrzelić. Dobrym pomysłem wydaje się być uczestnictwo Nadbora na Święcie Morza w 2011 roku w Szczecinie, gdzie wspólnie z najstarszym uratowanym śródlądowym statkiem KUNĄ reprezentowali by parową ongiś flotę. Poza tym, byłby to test przed podróżą NADBORA do Holandii. Musimy przekonać decydentów w Urzędzie Miasta i Marszałkowskim, że to co proponujemy zrobić dla miasta i regionu jest celowe i wielce pożyteczne, a wyłożone na ten cel środki niewspółmiernie niskie. Szacujemy, że prace rządu 10 000–20 000 zł wykonają członkowie i sympatycy Bractwa.

A więc, do dzieła, rozpoczynamy szeroko zakrojoną akcję na rzecz rewitalizacji NADBORA i barki Ż-2107 prosząc wszystkich ludzi dobrej woli o pomoc i wsparcie w tej szczytnej sprawie. Zwracamy się do Absolwentów Szkół Żeglugi Śródlądowej, pracowników branży żeglugowej, stoczniowej, hydrotechnicznej, administracji, aby nie pozostawiali bierni, aby mieli swój udział w odbudowie w/w statków muzealnych.

Przewidujemy uczestnictwo sponsorów w rejsach do Szczecina w 2011 i Holandii w 2012 roku na pokładzie tych statków.

Kontakt: Fundacja Otwartego Muzeum Techniki – właściciel statków – Stanisław Januszewski – prezes, Ryszard Majewicz – wiceprezes; Bractwo Mokrego Pokładu – Zbigniew Priebe (tel. 71-348-43-93 i kom. 784-591-843)

Kolejne spotkanie 7 października br. o godz. 17.00 na WRÓBLINIE w górnym awanporcie śluży Szczytniki we Wrocławiu, na które w imieniu Bractwa serdecznie zapraszam.

*Bractwo Mokrego Pokładu
Zbyszek Priebe*

Dni Odry 2010 we Wrocławiu

W sobotę 26 czerwca 2010 r. na bulwarze Xawerego Dunikowskiego we Wrocławiu rozpoczęły się Dni Odry, które trwały przez dwa dni. Program Dni Odry był bardzo bogaty. M.in. odbyły się regaty wioślarskie, regaty kajakowe VIP-ów, pokazy łodzi motorowych, występ zespołu dziewcząt z Flisu Odrzańskiego, koncert zespołów szantowo-blusowych. Statki pasażerskie wrocławskiej "białej floty" zabierały w rejsy po Odrze spacerujących nad Odrą wrocławian. Pierwszy Dzień Odry zakończyła nocna parada jednostek wodnych po Odrze.

Atrakcją Dni Odry były dwie wrocławskie pływające "perełki" - holownik parowy "Nadbor" i barka "Złota Kaczka", które zacumowały właśnie przy bulwarze Xawerego Dunikowskiego, budząc zrozumiałe zainteresowanie wrocławian. Holownik "Nadbor" oraz barka "Złota Kaczka" to zabytkowe jed-

nostki pływające, mające bardzo ciekawą historię.

"Nadbor" to zachowany w stanie bliskim pierwotnemu holownik parowy, który przypłynął do Polski w 1949 roku z Holandii. Z 24 innych kupionych wówczas statków tylko on jeden przetrwał. Obecnie "Nadbor" cumuje przy Wybrzeżu Wyspiańskiego i wraz z dźwigiem pływającym "Wróblin" (też zabytkowym) stanowi główny element Otwartego Muzeum Techniki, którego twórcą i opiekunem jest prof. Stanisław Januszewski. Należy podkreślić, że Otwarte Muzeum Techniki i prof. Januszewski są laureatami Nagrody Przyjaznego Brzegu.

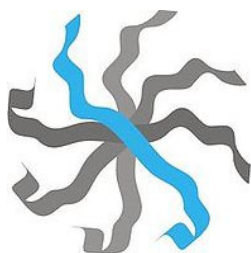
Natomiast "Złota Kaczka" to holenderska barka zbudowana w 1903 r., która do Polski trafiła po wojnie w bliżej nieokreślonych okolicznościach. Jest obecnie najstarszą pływającą jednostką w Polsce i stanowi swego rodza-

ju pływające muzeum. W pięknie odremontowanym wnętrzu można oglądać wystawę "Rzeka-Miasto-Ludzie", poznać historię jednostki i dowiedzieć się co nieco o Wrocławskim Węźle Wodnym. "Złotą Kaczką" opiekuje się Wrocławska Żeglarska Drużyna Harcerska.

Na bulwarze Dunikowskiego rozłożyły się liczne stoiska wrocławskich organizacji i klubów wodniackich i turystycznych. Prezentowały one ciekawe wydawnictwa turystyczne, przewodniki, foldery i mapy. Również Fundacja Otwartego Muzeum Techniki oferowała książki o zabytkach techniki z różnych dziedzin. Dużym zainteresowaniem cieszył się przewodnik turystyczny po Wrocławskim Węźle Wodnym.

Podobnie jak w latach poprzednich Dni Odry we Wrocławiu cieszyły się dużym zainteresowaniem wrocławian i co ważne także mediów. Po latach zastoju Odra wrocławska ożywa coraz bardziej, bo przecież trudno wyobrazić sobie Wrocław bez Odry, bez ludzi nad Odrą i na Odrze.

Leszek Mulka



W dniach od 9 do 11 lipca odbyły się w Szczecinie Dni Odry 2010. Główne uroczystości odbywały się na Wałach Chrobrego.

Pierwsze imprezy rozpoczęły się już w czwartek, 8 lipca. Przez dwa dni na Jeziorze Dąbie odbywały się biegi eliminacyjne regat Match Race. Natomiast biegi finałowe odbyły się w sobotę 10 lipca na Odrze przy Trasie Zamkowej. Atrakcją tych regat były wyścigi par jachtów "jeden na jednego".

Jedną z głównych atrakcji Dni Odry 2010 były rzeczne jednostki historyczne tzw. "old-timery". Do Szczecina przyplłynęły w piątek 9 lipca i zacumowały przy Wałach Chrobrego. Część z nich została zbudowana jeszcze przed wojną, a niektóre nawet w XIX w.

Szczególnym zainteresowaniem cieszył się dawny, parowy lodołamacz "Kuna", który

Dni Odry
Wrocław Ostrów Tumski
26-27.06.2010

Sobota 26.06.2010

- 14.00 Start imprezy
- 14.15 Przyplłynięcie parostatku "Nadbor"
- 15.00 Regaty wiosłarskie
- 16.00 Pokazy łodzi motorowych
- 17.00 Pokazy Ratownictwa wodnego
- 18.00 Pokaz tańca irlandzkiego "Ellorium"
- 18.30 Rejsy Białą Flotą
- 19.00 Koncert zespołów: MIZIA BAND, Z NIENACKA PROJEKT
- 22.00 Nocna parada jednostek

Niedziela 27.06.2010

- 13.00 Start imprezy
- 13.15 Pokazy łodzi motorowych
- 14.00 Prezentacja zawodników
- Regat Kajakowych Vipów
- 15.00 Pokaz tańca irlandzkiego "Ellorium"
- 16.00 Koncert zespołów szantowo-bluesowych

Wrocław miasto spotkań
Nowa Odra
nanika
BIRKO

Dni Odry 2010

Szczecin, 9 - 11 lipca 2010

został zbudowany 126 lat temu, w 1884 r. w stoczni Danziger Schiffswerft & Kesselschmiede Feliks Devrient w Gdańsku dla pruskiej administracji wodno-żeglugowej rzeki Wisły. Nadano mu nazwę "Ferse", co jest niemiecką nazwą lewego dopływu Wisły - rzeki Wierzyca. W roku 1940 zmieniono nazwę na "Marder", a po przybyciu do Polski nadano statkowi nazwę "Kuna", co jest dosłownym tłumaczeniem jego poprzedniej, niemieckiej nazwy. Historia "Kuny" jest bardzo ciekawa - wystarczy powiedzieć, że pływał pod 4 różnymi banderami, w tym brytyjską, i że 20 lat przeleżał na dnie Warty, zanim kpt. Hopfer doprowadził go do stanu sprzed z lat świtności. Kpt. Jerzy Hopfer, kapitan "Kuny", wspaniale opowiadał o historii swojego statku, co budziło



Holownik motorowy "Volldampf"

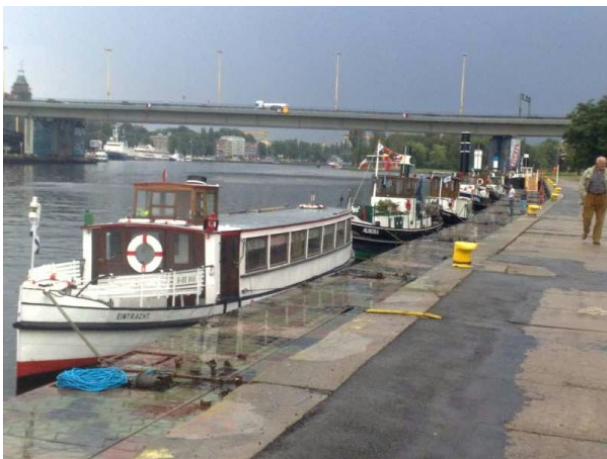
wielkie zainteresowanie turystów zwiedzających lodołamacz.

Inne statki historyczne to statki niemieckie, które przyłynęły do Szczecina na Dni Odry z Berlina. Najstarszym z nich jest holownik motorowy "Volldampf" z 1896 roku, który został wybudowany właśnie w Szczecinie.

Oprócz niego można było także obejrzeć i zwiedzić łódź motorowo-wycieczkową "Karl-Heinz" wybudowaną w 1906 roku, statek motorowy "Eintracht" z 1906 roku, holownik "Aurora" z 1920 roku, a także młodsze jednostki – "Concordia" i "Canopus".

Z okazji Dni Odry statki te zostały udostępnione do zwiedzania oraz na turystyczne rejsy Odrze. Rejsy odbywały się w tym roku w górę Odry. Jest to urokliwa trasa rzadko oferowana turystom z powodu ograniczeń wysokości mostów, a możliwa do zrealizowania jedynie przez małe jednostki śródlądowe. Takie okazje niestety nie zdarzają się często.

Dużym zainteresowaniem mieszkańców Szczecina i turystów cieszył się Okręt Mary-



Statek motorowy "Eintracht"

narki Wojennej "Poznań", także udostępniono do zwiedzania w czasie tegorocznych Dni Odry.

Dużą atrakcją była również ponad stuletnia barka rzeczna "Złota Kaczka" zbudowana w Holandii, która przyłynęła do Szczecina na Dni Odry z Wrocławia. A także prezentowana na niej wystawa "Miasto – Rzeką – Ludzie", poświęcona Odrze we Wrocławiu, wrocławskiej żegludze odrzańskiej i ludziom z nią związanym. Na wystawie można było zobaczyć stare mapy oraz zdjęcia Odry wrocławskiej, pokazująca życie dawnych mieszkańców Wrocławia.

Podczas Dni Odry miała miejsce jeszcze jedna wystawa – "Szczecińskie Bulwary". Na stojących tablicach rozstawionych na ul. Jana z Kolna zaprezentowano zostaną dawne i dzisiejsze zdjęcia oraz projekty architektoniczno-urbanistyczne zagospodarowania szczecińskich terenów nadodrzańskich.

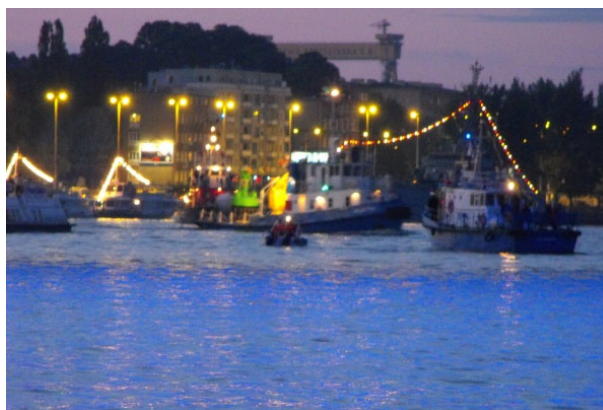
Najważniejszym punktem programu Dni Odry było wpłynięcie flotyli XV jubileuszowego Flisu Odrzańskiego oraz towarzyszących jednostek: kajaków, jachtów i motorówek. Przepłynięcie tratw flisackich jest stałym corocznym wydarzeniem na Odrze i wpisało się już w tradycję wielu nadodrzańskich miejscowości i Szczecina. Oficjalne powitanie Flisu przez przedstawicieli władz Szczecina, Głównego Organizatora Flisów Panią dr Elżbietę Marszałek, Honorowego Protektoratu oraz zaproszonych gości, odbyło się ze statku Akademii Morskiej w Szczecinie m/s "Nawigator XXI". Z okazji jubileuszowej piętnastej już ekspedycji flisackiej z Brzegu do Szczecina Przewodniczący Rady Miasta Szczecin Bazyli Baran odczytał uchwałę rady Miasta nadającą Głównemu Organizatorowi Flisów Odrzańskich Pani Rektor Elżbiecie Marszałek honorowy tytuł Zasłużony dla Miasta Szczecina.

Po powitaniu flotyli Flisu odbył się koncert orkiestry dętej Marynarki Wojennej, a następnie złożenie meldunku przez Komodora Flisu Odrzańskiego kpt. ż. w. Włodzimierza Grycnera, wystąpienia gości i gospodarzy oraz, na zakończenie części oficjalnej, inscenizacja ekologiczna "na ratunek Ziemi 2".

Po południu w siedzibie Business Club w Czerwonym Ratuszu odbyła się konferencja na temat: "Transportowa i turystyczna funk-



Wpływające do Szczecina tratwy Flisu Odrzańskiego



cja Odry a problem powodzi”. Wygłoszono na niej 5 bardzo ciekawych referatów:

1. dr inż. kpt.. ż.w. Krzysztof Woś, Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie – “Odrzańska droga wodna jako element środkowoeuropejskiego korytarza transportowego”.
2. Sven Erichson, Kammerunion Elbe/Oder c/ o Industrie- und Handelskammer Magdeburg, Koordinator Generalsekretariat – “Transportowe i turystyczne zagospodarowanie Odry”.
3. Krzysztof Żarna, Kierownik Sekretariatu CETC – “Wsparcie procesu rozwoju gospodarki poprzez pełniejsze wykorzystanie potencjału Regionu Odry – Model współpracy gospodarczej państw i regionów Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego”.
4. dr Andrzej Kreft, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie – “Przebieg powodzi 2010”.
5. Andrzej Kwapiszewski, Prezes Zachodniopomorskiego Okręgu Ligi Morskiej i Rzeczej – “Refleksje nad Odrzańskimi powodziąmi”.

Po referatach odbyła się żywa dyskusja, której zabrał głos obecny na konferencji Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Morskiej Leszek Karwowski.

Kulminacyjnym punktem Dni Odry 2010 była parada jednostek portowych o godz. 22

oraz następujący po niej widowiskowy pokaz ogni sztucznych.

Program Dni Odry 2010 był bardzo bogaty i urozmaicony, m.in. w sobotę 10 lipca odbywało się wiele imprez towarzyszących – wszystkie nad Odrą: rodzinny festyn przygotowany przez Ligę Morską i Rzeczną, wybory Miss Odry, pokazy taneczne, koncerty szczecińskich zespołów rockowych, najstarsza cykliczna taneczna impreza z muzyką latynoamerykańską w Polsce, czyli “Club Tropicana”, oraz jeszcze jedna atrakcja – koncert “Chopin na Betonowcu”. Betonowiec to statek zbudowany z betonu w czasie II Wojny Światowej, osadzony na mieliźnie w północnej części Jeziora Dąbie. Artyści grali tym razem w interpretacji jazzowej dzieła Chopina ze sceny na wynurzoną ok. 4m ponad wodę kadłubie statku. Widownia, też nietypowa, podziwiała to wydarzenie kulturalne przypływając własnymi jachtami i statkami wycieczkowymi.

Również należy wspomnieć inną atrakcyjną imprezę wodniacką 2-etapowy II Szczeciński Kajakowy Rajd na Orientację “Pod Prąd”, który zakończył się w niedzielę paradą na Odrze p.n. “Kajakowa masa krytyczna”.

Dni Odry 2010 zakończyły się w niedzielę 11 lipca. Podobnie jak w ubiegłym roku wydarzenie to i szczecinianie i turyści poprzedni uznali za bardzo udane.

Leszek Mulka

Konferencja o Odrze we Wrocławiu

25 czerwca 2010 r. w Sali Sesyjnej Rady Miejskiej we Wrocławiu odbyła się konferencja na temat “Odra - oś turystyczno-gospodarcza Regionu”. Została zorganizowana przez

Dolnośląską Organizację Turystyczną, Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej i Centrum Turystyki Wodnej PTTK oraz Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.



Konferencja była już piątą z cyklu "Spotkajmy się nad Odrą" i odbywała się pod znakiem Roku Turystyki Wodnej, o czym, świadczyły wiszące na sali banery i wręczane uczestnikom konferencji kolorowe plakaty.

Konferencję otworzył Dyrektor Dolnośląskiej Organizacji Turystycznej Rajmund Papiernik. W imieniu władz Wrocławia uczestników konferencji przywitał Robert Apecionek – Radny Rady Miejskiej Wrocławia. Następnie głos zabrał Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej Leszek Karwowski, który przedstawił aktualne informacje o stanie wód na Odrze oraz informacje o prowadzonych inwestycjach na Wrocławskim Węźle Wodnym.

W części programowej ogłoszono 7 referatów:

1. "Szlaki śródlądowych dróg wodnych - wykorzystanie turystyczne i zamierzenia inwestycyjne" – Jolanta Martyniuk Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej.
2. "Turystyczne wykorzystanie Odry" – Paweł Potoczny, dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu.
3. Prezentacja działalności Dolnośląskiej Organizacji Turystycznej – Rajmund Papiernik,



dyrektor Dolnośląskiej Organizacji Turystycznej.

4. "Trasa turystyczna na rzece Kwisie" – Jerzy Ludwin, prezes Fundacji Bory Dolnośląskie
5. "Projekt Barka - pierwsza restauracja na Odrze" – Zbigniew Pasięka, dyrektor Hotelu Tumskiego
6. "Rok Turystyki Wodnej i inne inicjatywy PTTK" – Leszek Mulka, Centrum Turystyki Wodnej PTTK
7. "Polska nad wodą – do czego dążymy – dobre praktyki, dobre przykłady" – Andrzej Tereszowski, wiceprezes Zarządu Głównego PTTK.

Duże zainteresowanie wzbudził referat dyrektora RZGW we Wrocławiu Pawła Potoczno, który przedstawił zamierzenia RZGW dotyczące turystycznego wykorzystania Odry w najbliższych latach. Optymistyczne brzmiały zapowiedzi udostępnienia dla turystyki wodnej Śródmiejskiego Węzła Wodnego, szczególnie dotyczące modernizacji i szybkiego uruchomienia Śluzy Mieszkańskiej, która jest kluczowym elementem drogi wodnej przez zabytkowe centrum Wrocławia.



Również interesujący był referat kol. Leszka Mulki, który przedstawił inicjatywy i przedsięwzięcia PTTK w turystyce wodnej oraz omówił założenia i program imprez Roku Turystyki Wodnej. Dyskusja nad poruszonymi w referatach problemami odbywała się na bieżąco – była rzeczowa i ciekawa. M.in. zgłoszono propozycję powołania w Urzędzie Miejskim Wrocławia funkcji pełnomocnika ds. Odry, który by koordynował działania różnych instytucji dotyczące Odry na terenie Wrocławia, podobnie jak to jest od lat w Warszawie. Zgłoszono także propozycję powołania zespołu którego zadaniem byłoby opracowanie planów przestrzennego zagospodarowania Wrocławskiego Węzła Wodnego dla celów żeglugowych i turystycznych. W skład zespołu wchodziłoby przedstawiciele władz samorządowych oraz instytucji i organizacji zainteresowanych rozwojem żeglugi i turystyki na Odrze wrocławskiej.

W konferencji wzięło udział ponad 70 osób. Licznie były reprezentowane wrocławskie urzędy i instytucje zajmujące się żeglugą, gospodarką wodną i turystyką oraz wodniackie

kluby Wrocławia. Unię Izb Łaby/Odry reprezentował Sven Erichson z Magdeburga. A Centrum Turystyki Wodnej PTTK reprezentowali: Andrzej Tereszkowski – wiceprezes Zarządu Głównego PTTK oraz Leszek Mulka – pełnomocnik na Dolny Śląsk. Wśród uczestników byli także główni organizatorzy Flisu Odrzańskiego – Rektor Wyższej Szkoły Ekonomiczno-Turystycznej w Szczecinie dr Elżbieta Marszałek i Komodor Flisu kpt. ż. w. Włodzimierz Grycner. Dr Elżbieta Marszałek wręczyła Radnemu Rady Miejskiej Wrocławia Robertowi Apencionowi Memoriał “wzywający gospodarzy Wrocławia do starań o turystyczne zagospodarowanie rzeki i popierający podejmowane przez władze nadodrzańskie inicjatywy” oraz List Prezydenta Szczecina, który zaprasza władze i mieszkańców Wrocławia do Szczecina na zakończenie Flisu.

Po konferencji odbył się rejs statkiem “Wiktor”, stylizowanym na tylnokołowiec, po Wrocławskim Węźle Wodnym. Uczestnicy mieli okazję podziwiać Wrocław od strony rzeki oraz zapoznać się z jej stanem po niedawnej powodzi.

Leszek Mulka

Równość szans

02.07.2010 r. Fundacja Otwartego Muzeum Techniki złożyła Wniosek do Europejskiego Funduszu Spójności o dofinansowanie projektu “Nowe umiejętności – nowy zawód! Fotografia i film w służbie ochrony zabytków przemysłu i techniki – profesjonalne szkolenia i twórcze warsztaty” (nr ewidencyjny projektu WND-POKL.08.01.01-02-079/10).

Wniosek został odrzucony przez Komisję Oceny Projektów ze względu na (jak to jest napisane w uzasadnieniu odrzucenia wniosku przez komisję) “niespełnienie kryterium, o którym mowa w części A Karty Oceny Merytorycznej, t.j. pkt 5 – projekt nie jest zgodny z zasadą równości szans kobiet i mężczyzn (na podstawie standardu minimum)”. Wniosek został odrzucony nie ze względów merytorycznych, lecz formalnych, już na wstępnym etapie selekcji wniosków.

Ponieważ wniosek dotyczył produkcji reporterskiej, to wnioskodawcy zakładali, że

skład takiego zespołu bywa zazwyczaj w 100 % męski. Czyli: kamerzysta, dźwiękowiec i reporter. Zdarza się, że reporterem bywa kobieta, to wtedy jest (100:3=) 33,33% udziału kobiet w takim zespole. A co się stanie gdy do uczestnictwa w programie Fundacji zgłosi się – na przykład 100% mężczyzn? Dla realizacji projektu - tragedia.

Z podobnym skutkiem mogą wypaść starania FOMT o finansowe środki “unijne” na planowany rejs “Nadborem” do Holandii. Rejs ma odtwarzać tradycje europejskiej, parowej żeglugi śródlądowej. Do obsługi holownika parowego potrzebni będą wyłącznie mężczyźni, ponieważ tak było tradycyjnie “od zawsze”! Obecnie przy uruchamianiu “Nadborra” też działają głównie mężczyźni. Także do jego poprowadzenia “pod parą” będą potrzebni wyłącznie mężczyźni, gdyż pomimo powszechnego równouprawnienia (patrz hasła typu: “kobiety na traktory”) trudno będzie zna-

leżć zarówno w Polsce, jak i w całej Unii Europejskiej kobiety ("kobiety na parowce!") ze stosownymi uprawnieniami kapitana/bosmana holownika parowego, operatora wysokociśnieniowego kotła parowego, mechanika okrętowego czy palacza. Zawód palacza na holownikach zawsze był zawodem deficytowym – zaciąg palaczy rekrutował się głównie z męskiej części penitencjariuszy zakładu karnego na Kleczkowie (tuż po odbyciu kary oczywiście). Najstarsi marynarze nie pamiętają kobiety – palacza, mechanika, bosmana czy kapitana na holowniku parowym. Zdarzały się kobiety w charakterze żon bosmanów i kapitanów pełniące funkcję kuchmistrzynie dla całej – wyłącznie męskiej załogi barki czy pociągu holowniczego.

Może ewentualnie jakieś damy zechcą się więc poświęcić dla szerzenia idei równości szans oraz podwyższenia średniej "kobiecej" i zechcą się zaokrętować na rejs w charakterze kuchmistrzyń czy marynarzy czyli majtków okrętowych? Nawet jeżeli, to i tak będzie to nikły, niewystarczający procent w stosunku do pozostałych, typowo "męskich", w/w zawodów. Ale także innych, jak górnik, hutnika, kowala, bednarza, maszynisty parowozu itd. Zachodzi podejrzenie graniczące z pewnością, że dzięki przestrzeganiu takich zasad wszelkie projekty obejmujące przedsięwzięcia związane ze starą techniką nigdy nie będą miały szans na dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej. Nie wróży to dobrze rozwojowi Fundacji, realizacji jej statutowych działań oraz przybliżania społeczeństwu Europy zanikających tradycji związanych z rzekami.

Idąc dalej w tym rozumowaniu, można zarzucić UE niekonsekwencję gdyż z jednej strony wymusza w dofinansowywanych projektach przestrzegania w/w zasad równości

szans kobiet i mężczyzn, a z drugiej wspiera np.: legalizację małżeństw homoseksualnych. Każdy projekt takiego związku nie jest zgodny z zasadą równości szans kobiet i mężczyzn! W nich bowiem zawsze "parytet" wynosi 100% na korzyść wyłącznie jednych lub wyłącznie drugich. UE powinna natomiast czynnie preferować i wspierać projekty małżeństw heteroseksualnych gdyż to w nich parytet jest właściwy, wręcz idealny bo wynosi 50% na 50%!

Jeżeli komuś się wydaje, że ilość związków homoseksualnych męskich i żeńskich się przecięż równoważy – jest w błędzie. Nikt przecięż wszystkich dokładnie nie policzył aby porównywać. Nie ma więc pewności, że w każdym roku w UE będzie zawierana jednokowa ilość małżeństw męsko-męskich czy damsko-damskich. Chyba, że UE będzie ten parytet kontrolować np. wydając stosowną Dyrektywę zabraniającą ich zawierania i unieważniającą takie małżeństwa jeżeli nie będzie ich zawieranych tyle samo.

Takie rozważania nie przekładają się jednak na projekty zgłaszane przez naszą Fundację. Przecięż Komisja Oceny Projektów nie uznała, że: ponieważ w zgłaszanych projektach przez innych, jest więcej kobiet niż mężczyzn, a w naszym nie, to w sumie się to równoważy. Każdy zgłaszany projekt (wniosek) rozpatrywany jest niestety indywidualnie.

W związku z powyższym równego traktowania zarówno wniosków FOMT jak i wniosków o zawieranie małżeństw ale także wniosków o przyjmowanie kobiet do szkół zawodowych kształcących absolwentów powyższych, zanikających, typowo męskich zawodów - w imię równości szans, wolności i równego traktowania kobiet i mężczyzn żąda

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: Odratrans Stocznia SA, Malbo Sp z o.o., Fundusz Regionu Wałbrzyskiego,
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, Gdańskie Melioracje Sp. z o.o.**