

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 90

Rok /IX

Luty 2011 r.

Historia kilwaterem pisana

Inspiracją dla opracowania tego tekstu była informacja o próbach rewitalizacji blisko stuletniego wiślanego holownika i przywrócenie go do do stanu jego młodzieńczej świetności. A jest to mi temat bliski gdyż miejsce budowy „Lubeckiego” to rodzinne gniazdo mojego teścia, Ryśka Floryna i po części jemu chciałbym dedykować ten tekst.

Wśród wrocławskich przedsiębiorstw, których działalność była związana z żeglugą wiślaną znajdowała się położona w Szpetalu Dolnym stocznia inżyniera Aleksandra Paruszewskiego. Niewiele dziś wiadomo na temat działalności tej firmy. Powstała w 1888 roku i funkcjonowała pod trzema podobnie brzmiącymi nazwami:

- Zakłady Mechaniczne Żegluga A. Paruszewski w Włocławku,
- Fabryka Statków Spławnych i Tartak Parowy Aleksandra Paruszewskiego w Włocławku,
- Włocławskie Towarzystwo Budowy Statków Rzecznych spółka z o.o.

Jedną z tych nazw widnieje na żeliwnej tabliczce przytwierdzonej do głowicy koła sterowego holownika „Lubecki” W roku 1911 stocznia inż. Paruszewskiego była jedną z dwóch (obok stoczni Towarzystwa „Krater”) działających we Włocławku. Z dostępnych dziś informacji wiadomo, że w stoczni Paruszewskiego zbudowano towarowo-pasażerski parowiec o nazwie „Krater” dla towarzystwa żeglugowego o tej samej nazwie. Prawdopodobnie z przekonania o dużych możliwościach produkcyjnych stoczni Paruszewskiego otrzymała również w 1910 roku zlecenie od Towarzystwa Przemysłu Naftowego braci Emanuela i Ludwika Nobel na budowę trzech holowników a wśród nich późniejszego „Lubeckiego”

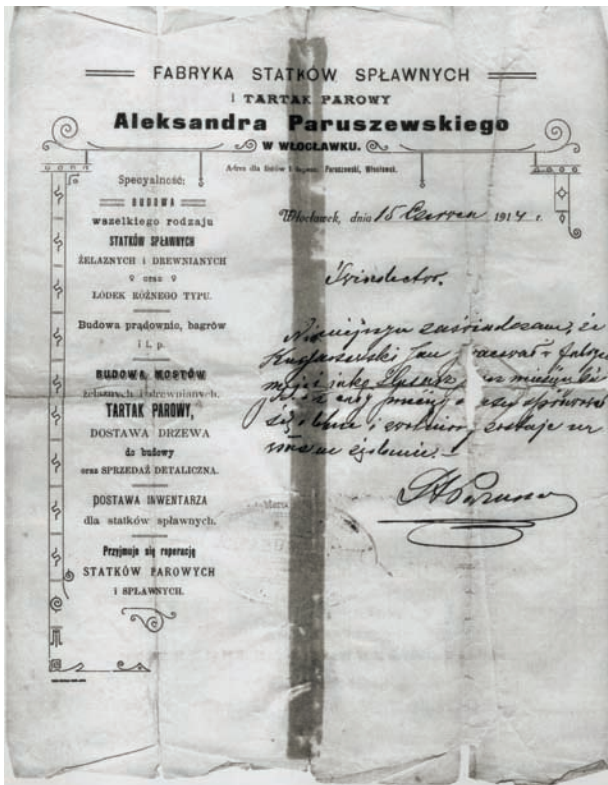
W tym czasie bracia Nobel byli potentatami na światowym rynku ropy naftowej.. W roku 1876 zostali właścicielami zakładów rafinerij-

nych w Baku. We Włocławku posiadali założoną przed 1912 rokiem rozlewnię ropy i nafty która znajdowała się nad brzegiem Wisły w rejonie fabryki celulozy braci Cassiererów. Autorami projektu zamówionych w stoczni Paruszewskiego statków byli bracia Nobel. Holowniki miały być konstrukcji stalowej o maksymalnym zanurzeniu do 1 metra i napędzie bocznokołowym. Ich przeznaczeniem miało być holowanie barek z naftą i ropą na trasie Gdańsk – Warszawa. Wkrótce po złożeniu zamówienia stocznia rozpoczęła prace nad budową holowników. Ich montaż nie trwał długo skoro w roku 1911 spuszczone na wodę „Madiara” (późniejszy „Kołtają”), a w rok później zwodowano „Poljaka” (późniejszy „Lubecki”) oraz „Mazura” zniszczonego przez oddziały rosyjskie w 1915 roku.

Statki te budowane były z gotowych elementów, wyprodukowanych w Sankt Petersburgu i drogą wodną sprowadzonych do stoczni Paruszewskiego gdzie poszczególne elementy kadłuba i nadbudówek były ręcznie montowane.

Początkowo holowniki te nazywano „madziarami” od nazwy pierwszego zbudowanego statku. Później przyjęła się nazwa „nafciaki” od rodzaju jednostki napędowej którą był niskoprężny silnik spalinowy napędzany naftą. Były to w tym czasie jedyne holowniki na Wiśle z napędem spalinowym. „Polak” jako jednostka przeznaczona do uprawiania żegluga na Wiśle obfitującej w liczne mielizny miał stalowy płaskodenny kadłub o konstrukcji nitowanej i bocznokołowy napęd. Kadłub posiadał pionową dziobnicę z fragmentem pełnego nadburcia, krótki drewniany bukszpryt zwany kotbelką oraz stalowy żurawik, na którym spoczywały dwie, 200-kilogramowe kotwice. Na pokładzie były trzy nadbudówki, dziobowa, na śródokręciu i rufowa. Na podstawie zachowanych

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



Świadectwo pracy wystawione przez A. Paruszewskiego



Tabliczka znamionowa stoczni Paruszewskiego

relacji wewnętrzny układ statku sprzed 1939 roku wyglądał następująco:

Dziobowa nadbudówka miała siedem kabin zajmowanych przez kapitana i głównego mechanika. Pomieszczenia kapitańskie to trzy kabiny które znajdowały się w przedniej części nadbudówki do których wchodziło poprzez zejściówkę znajdującą się na prawej burcie. W drugiej połowie lat trzydziestych XX wieku kapitanem holownika był Metody Przybytkowski. Jego kabiny wyposażone były następująco:

Holownik „Poljak” („Lubecki”).
 Próba rekonstrukcji wyglądu jednostki z początkowego okresu służby
 rys. Tomasz Wąsik

Diagram labels include: kabina sternika, kabina I bosmana, kabina pomocnika mechanika, kabina marynarzy, kabina II bosmana, kabina smarownika, łazienka i WC, kuchnia załogi, silnik, lewy tambor, kuchnia kapitana, korytarz, kabiny kapitana, kabiny głównego mechanika, kuchnia głównego mechanika, prawy tambor.

Dane techniczne holownika „Lubecki”

Data i miejsce budowy:	1912 r., stocznia A. Paruszewskiego we Włocławku
Armator:	Emanuel i Ludwik Nobel
Wymiary [dł. x szer. / szer. na tamborach]:	49,88 x 6,45 / 12,21 m
Wyporność:	200 t.
Zanurzenie:	0,63 – 1 m
Jednostka napędowa:	niskoprężny 4-cylindrowy silnik naftowy „Nobel” o mocy 250 KM (wyk. Sankt Petersburg, Rosja)
Rodzaj pędnika:	boczne koła łopatkowe sys. Morgana
Prędkość maksymalna:	8 węzłów (ok. 16 km/h)
Załoga:	ok. 11-12 osób

Plan Poljaka

W kabinie nr. 1 zajmowanej przez dzieci Przybytkowskiego znajdowało się łóżko oraz szafa, w kabinie nr. 2 była umywalka, biurko, stół z trzema krzesłami oraz żelazny piecyk, w kabinie nr. 3 zajmowanej przez kapitana i jego żonę były dwa łóżka oraz szafa. Jak widać wyposażenie pierwszego po Bogu było na tym statku nad wyraz spartańskie.

W tylnej części nadbudówki cztery mniejsze kabiny zajmował główny mechanik. W nadbudówce na śródkręciu znajdowała się maszynownia oraz pomieszczenia gospodarcze.

Zasadnicze wyposażenie maszynowni która zajmowała większą część powierzchni nadbudówki zajmował niskoprężny, 4-cylindrowy silnik naftowy „Nobel” o mocy 250 KM.

Silnik ten pozwalał w sprzyjających warunkach na rozwijanie maksymalnej prędkości około 16 km/h. Zbiorniki paliwa znajdowały się w dziobowej i rufowej części kadłuba statku a wejście do maszynowni znajdowało się od strony dziobu. Na obu burtach śródkręcia znajdowały się tambory, w osłonie których osadzono koła napędowe systemu Morgana, wyposażone w ruchome łopatki. Przestrzeń w bezpośrednim sąsiedztwie tamborów wykorzystano na pomieszczenia kuchenne oraz toaletę. Od strony dziobu mieściła się kuchnia kapitana (lewy tambor) oraz kuchnia głównego mechanika (prawy tambor). W tylnej części nadbudówki w rejonie lewego tamboru znajdowała się łazienka i WC, zaś obok prawego znajdowała się kuchnia pozostałej części załogi.

W nadbudówce na pokładzie rufowym, do której prowadziła zejściówka od strony maszynowni znajdowały się kabiny pozostałych członków załogi. Wzdłuż lewej burty swoje kajuty mieli smarownik i I bosman. Na końcu nadbudówki dwie kabiny zajmował sternik. Wzdłuż prawej burty znajdowały się kajuty pomocnika mechanika, marynarzy oraz II bosmana. W sumie załoga statku składała się z 11–12 osób i składała się z kapitana, głównego mechanika, pomocnika mechanika, smarownika, dwóch bosmanów oraz od 4 do 5 marynarzy.

Po zwodowaniu w 1912 roku statek rozpoczął regularne rejsy na trasie Gdańsk-Warszawa. Zwykle pociąg holowniczy składał się z zestawu do 6 barek bez napędu. Na odcinku dolnej Wisły „Poljak” docierał tylko do słuzy w Przegalinie na martwej Wiśle ze względu na swą szerokość kadłuba 12,21 m, słuza bowiem miała tylko 11,9 m szerokości.

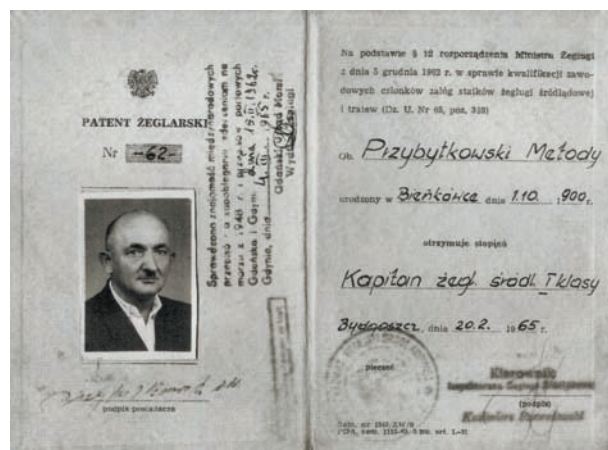
Wybuch I wojny światowej w sierpniu 1914 r. przerwał dotychczasową działalność holownika oraz jego armatora. W dniu 21 sierpnia Niemcy zniszczyli resztki mostu na Wiśle we Włocławku, podpalili również ogromne zbiorniki ropy i nafty

należące do Towarzystwa Przemysłu Naftowego braci Nobel. Zniszczenia te spowodowały, że firma braci Nobel zawiesiła swą działalność w mieście i nigdy już do niej nie powróciła.

Losy holownika „Poljak” z pierwszego okresu wojny nie są znane. Najprawdopodobniej wraz z rozpoczęciem działań wojennych znajdował się gdzieś na Wiśle pomiędzy Płockiem a Warszawą. Z całą pewnością na początku 1915 roku stał w porcie w Płocku gdzie po zajęciu Płocka przez Niemców w dniu 15 lutego został zarekwirowany przez władze wojskowe i pod nazwą „Zimsen” wcielony do Schiffahrtsgruppe Ost Warschau. Od 1917 roku został podporządkowany Schiffahrtsgruppe Weichsel des Deutsche Feldeisenbahnwesens gdzie pozostawał do listopada 1918 r.

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości wydano ustawę o upaństwowieniu środków transportu, która objęła również statki rzeczne. Na mocy tego aktu większość statków znajdujących się na Wiśle została przejęta przez Ministerstwo Robót Publicznych jako majątek skarbu państwa i w tej sytuacji w listopadzie 1918 r. holownik „Zimsen” został zajęty przez administrację państwową, znacjonalizowany i przekazany Polskiej Żegludze Państwowej w Warszawie. Nie przywrócono mu nazwy z przed 1914 roku, ale nadano nową. Od 1919 r. holownik nosił nazwę „Lubecki” Po utworzeniu w dniu 22 lipca 1919 r. w Warszawie Dowództwa Okręgu Linii Wodnych „Lubecki” trafił pod jego zarząd. Przejęcie holownika prawdopodobnie nastąpiło przed sierpniem 1920 roku.

W wyniku niepomyślnych operacji obronnych na ukraińskim i białoruskim froncie w 1920 r. armie sowieckie z początkiem sierpnia dotarły do centralnych rejonów Polski dochodząc do linii Wisły, która była w tym czasie jedną z ważniejszych dróg transportowych materiałów wojennych potrzebnych do działań bojowych. Wśród jednostek



Patent żeglarski M. Przybytkowskiego



Rodzina Przybytkowskiego na pokładzie Lubeckiego



Rodzina Przybytkowskiego na pokładzie Karla Blumwe

zaangażowanych w ten rodzaj transportu był również holownik „Lubecki”. W dniu 14 sierpnia 1920 roku w godzinach rannych w ruinach zamku krzyżackiego w Bobrownikach Rosjanie zorganizowali zasadzkę na przepływające transporty zaopatrzenia. W tym czasie „Lubecki” znajdował się w rejsie z Torunia holując do twierdzy Modlin dwie berlinki wypełnione żywnością. Około godz. 12 nieświadomy zagrożenia „Lubecki” zbliżał się do miejsca zasadzki. W chwili gdy znajdował się na wysokości ruin zamku otrzymał silny i celny ostrzał nieprzyjaciela. Nieuzbrojony i pozbawiony opancerzenia statek stanowił łatwy cel dla Rosjan. Holownik w trakcie zmiany kursu wpłynął na nie oznakowaną mieliznę. Wkrótce otoczony przez bolszewików został przez nich zdobyty. Załoga holownika dostała się do niewoli.

Natychmiast po opanowaniu jednostki Rosjanie przystąpili do rozładunku barek i podjęli próbę uruchomienia holownika, jednak silnik odmawiał posłuszeństwa, uszkodzony wcześniej przez polską załogę.

Po odparciu wojsk sowieckich władze wojskowe podjęły się zadania ściągnięcia holownika z mielizny. Po prowizorycznej naprawie 16 sierpnia 1920 r. statek skierowano do remontu, do warsztatów Portu Wojennego w Modlinie. Po zakończeniu remontu w 1921 r. „Lubecki” został przekazany Towarzystwu Transportu i Żeglugi Polskiej w Warszawie. W następnym roku statek został zwrócony pierwotnym właścicielom, czyli Towarzystwu Przemysłu Naftowego „Bracia Nobel w Polsce S.A.”, które rozpoczęło swoją działalność w Płocku.

„Lubecki” powrócił do obsługi dawnej trasy Warszawa-Gdańsk, gdzie zajmował się holowaniem barek „Jadwiga”, „Karol”, „Stanisław”, „Henryk” i „Gustaw”. Wiemy, że przed 1935 rokiem kapitanem „Lubeckiego” był kpt. Mollis.

W sierpniu 1935 r. firma braci Nobel (funkcjonująca pod nazwą „Standard Nobel w Polsce S.A.”) zlikwidowała działalność armatorską

i sprzedała „Lubeckiego” wraz z bliźniaczym „Kołłatajem” przedsiębiorstwu żeglugi „Lloyd Bydgoski” S.A. w Bydgoszczy. Wartość „Lubeckiego” przed wybuchem II wojny światowej określano na kwotę 15 tysięcy zł, co w tym czasie stanowiło kwotę dość poważną.

Pierwszym kapitanem „Lubeckiego”, którego zatrudnił nowy armator był kpt. Metody Przybytkowski. Marynarz o dużym doświadczeniu i wiedzy potrzebnej żegludze na Wiśle przed 1935 r. dowodził tylnokołowym holownikiem „Fortuna”. W latach 1935–1945 był kapitanem „Lubeckiego”, a pływał na nim wraz ze swoją rodziną, żoną Gertruda, córkami Apolonią i Bogumiłą oraz synami Jerzym, Alfredem, Henrykiem i Edwinem. Wszyscy synowie Metodego Przybytkowskiego podobnie jak ojciec trudnili się marynarskim rzemiosłem. Metody Przybytkowski zmarł 1 grudnia 1985 roku w Bydgoszczy i tam został pochowany. W czasie gdy Przybytkowski dowodził „Lubeckim” głównym mechanikiem był Eugeniusz Trofimiuk z Warszawy. Do wybuchu II wojny światowej statek pod dowództwem kpt. Przybytkowskiego odbywał głównie rejsy na trasie Warszawa – Gdańsk i sporadycznie pojawiał się na górnej Wiśle docierając do Puław.

Wybuch II wojny światowej sprawił, że statek po raz trzeci w swej 27-letniej karierze stał się uczestnikiem działań wojennych. Wybuch wojny zastał jednostkę w porcie toruńskim. W tym czasie odcinek dolnej Wisły stanowił rejon operacyjny Oddziału Wydzielonego rzeki Wisły. Wobec stale pogarszającej się sytuacji militarnej w rejonie Torunia w dniu 7 września dowódca OW rzeki Wisły podjął decyzję o odwrocie w kierunku Włocławka. Wraz z jednostkami wojskowymi w rejs wyruszył także „Lubecki”. Na wysokości Nieszawy wysadzono na ląd z pokładu holownika ciężarną żonę kapitana oraz jego pięcioro dzieci. Do Włocławka „Lubecki” dotarł w godzinach rannych 8 września. W tym czasie siły OW zostały rozśrodkowane na przestrzeni 5 km po



Karl Blumwe na Wiśle

obu brzegach Wisły. Cywilne statki, a wśród nich i „Lubecki” zgromadzono przy prawym brzegu w okolicach Szpetala Dolnego. O godz. 16 „Lubecki” został wcielony jako jednostka pomocnicza do Taboru Bojowego Oddziału Wydzielonego rzeki Wisły stając się jednocześnie największym statkiem wchodzącym w skład Oddziału. W trakcie rozwoju niepomyślnych wydarzeń dowództwo podjęło decyzję o przedzieraniu się za wszelką cenę w kierunku twierdzy Modlin. Po postoju na odcinku Wistka-Dobiegniewo rano, 10 września jednostki OW wyruszyły w dalszą drogę. Wkrótce okazało się, że na odcinku od Uniejowa do Popłacina znajdują się dwie płycizny dochodzące do 3,5 km długości. W zaistniałej sytuacji dowódca OW kmdr ppor. R. Kanafoyski po konsultacji ze swym przełożonym ppłk. Stanisławem Sadowskim podjął decyzję o samozatopieniu jednostek OW. Rozkaz ten zaczęto wykonywać pomiędzy godz. 15 a 16.

Wszystkie jednostki wraz z „Lubeckim” zostały skierowane w rejon Nowego Duninowa gdzie w małej zatoczce przy lewym brzegu Wisły załogi rozpoczęły topienie statków. Na „Lubeckim” otworzono kingstony jednocześnie wybijając łomami dziury w poszyciu kadłuba. Załoga holownika opuściła go i rozproszyła się po okolicznych miejscowościach.

Po zakończeniu działań wojennych niemieckie władze okupacyjne postanowiły podnieść „Lubeckiego” z dna i przywrócić go do służby. Na przełomie października i listopada 1939 roku rozpoczęto prace wydobywcze, w których uczestniczył również kpt. Przybytkowski. Po prowizorycznym zabezpieczeniu jednostki przeholowano ją do Bydgoszczy, do portu w Brdyujściu. Jako mienie zdobyczne został zarekwirowany przez Kommissarische Verwalter der Haupttreuhandstelle Ost für die Binnenschiffahrt des Weichselstromgebiets w Gdańsku.

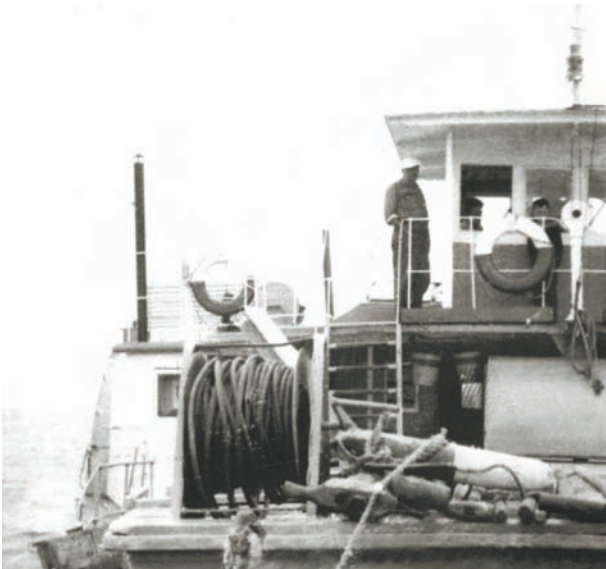


Rodzina Przybytkowskiego na Karlu Blumwe.

Z kolei został przekazany nowemu armatorowi o nazwie „Bromberger Schleppschiffahrt” A.G w Gdańsku. W dniu 28 czerwca 1940 r. zapadła decyzja o zmianie nazwy jednostki. Od tej pory przez cały okres trwania okupacji niemieckiej holownik pływał pod nazwą „Karl Blumwe”. Wiosną 1940 r. podjęto próbę uruchomienia silnika statku, co okazało się niewykonalne. Odszukano i sprowadzono do Bydgoszczy Eugeniusza Trofimiuka ostatniego mechanika „Lubeckiego” Trofimiuk doprowadzony na pokład statku rozpoczął procedurę uruchamiania silnika od wyproszenia wszystkich z maszynowni po czym bez problemu w krótkim czasie uruchomił go. Wkrótce jednostka została skierowana do Płocka gdzie usunięto pozostałe usterki spowodowane jego samozatopieniem we wrześniu 1939 r.

Przez cały czas okupacji niemieckiej załogę holownika w większości stanowili Polacy a kapitanem jednostki pozostał nadal Metody Przybytkowski. Sternikiem był Walenty Orlikowski, po którym funkcję przejmowali kolejno Leon Omieczyski, Hieronim Lewandowski i Franciszek Przybytkowski, brat kapitana. Głównym mechanikiem pozostał nadal Eugeniusz Trofimiuk, bosmanami byli Norbert Stremlau i Niemiec Erich Zitlau. Z marynarzy znany był tylko Stanisław Stawicki, ukrywający się przed Gestapo pod nazwiskiem Georg Glabek. Wkrótce po zakończeniu remontu jednostka została wypożyczona firmie „Julius Berger” z Królewca i brała udział przy wydobywaniu z Wisły zniszczonego we wrześniu 1939 r. mostu w Wyszogrodzie. Zimą 1942/1943 holownik spędził w rejonie Kępy Kościelnej. Po ustąpieniu lodów wyruszył w rejs do Bydgoszczy holując barki ze sprzętem firmy „Julius Berger”. W 1943 r. jednostka odbyła rejs do Tarnobrzegu holując barki ze środkami chemicznymi.

Zimą 1943/1944 „Karl Blumwe” spędził we Włocławku. W 1944 r. jednostka odbywała re-



Warmia i kpt. Waclaw Kujawa

gularne rejsy na Wiśle holując głównie barki wypełnione produktami spożywczymi. Następną zimę 1944/1948 holownik spędził w porcie w Brdyjściu.

W trakcie wycofywania się oddziałów niemieckich „Karl Blumwe” odniósł pewne uszkodzenia, które jednak nie spowodowały całkowitego zniszczenia jednostki.

Po wyzwoleniu, w marcu 1945 r. holownik został przejęty przez Urząd Komisarza ds. Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, i następnie przekazany został do dyspozycji Okręgowego Urzędu Likwidacyjnego. W roku 1946 jednostkę zwrócono przedwojnemu właścicielowi, firmie „Lloyd Bydgoski” S.A., gdzie po remoncie w 1947 r. powrócił do służby pod przedwojenną nazwą „Lubecki”. W 1948 statek został znacjonalizowany i przekazany Oddziałowi Bydgoskiemu Państwowej Żeglugi na Wiśle. W latach 1956–1963 jego właścicielem była Warszawska Żegluga na Wiśle, wtedy też zmieniona została nazwa jednostki na „Warmia”.

W 1958 r. w płockiej stoczni przeprowadzono remont kapitalny statku. W maszynowni zastąpiono stary silnik naftowy Nobla nowym, wyprodukowanym w 1958 r. 6-cylindrowym silnikiem typu Diesel firmy Maschinenbau Halberstadt R6DV 136 o mocy 300 km. Po demontażu silnika przeszedł na emeryturę mechanik Eugeniusz Trofimiuk, pełniący służbę na holowniku od 23 lat. Dzięki staraniom ówczesnego dyrektora Warszawskiej Żeglugi na Wiśle, dziś szacownego i aktywnego członka Towarzystwa Entuzjastów Żeglugi Śródlądowej p. Adama Reszki, silnik przekazano do zbiorów Muzeum Techniki mieszczącego się w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie. W dniu



Warmia w rejonie Płocka

przekazania odbył się spektakularny pokaz pracy silnika uruchomionego po raz ostatni przez Eugeniusza Trofimiuka. Po zakończeniu tej prezentacji E. Trofimiuk udał się do domu i tam tego samego dnia zmarł na zawał serca. Załogę statku stanowili wówczas kapitan, sternik, bosman i od 3 do 5 marynarzy, mechanik, pomocnik mechanika i 2 smarowników. Nieetatowymi marynarzami na pokładzie byli uczniowie Technikum Żeglugi Śródlądowej z Wrocławia. W latach 50. i 60. „Warmia” holowała z reguły barki z rudą, kamieniem, faszyną. Z Włocławka najczęściej zabierano barki z mąką i cukrem.

Ostatnim armatorem jednostki w latach 1964–1972 było Przedsiębiorstwo Państwowe Żegluga na Wiśle w Warszawie. W związku z wybudowaniem stopnia wodnego we Włocławku nastąpiła przebudowa holownika. Śluza na stopniu wodnym miała szerokość 12 metrów i dla tego też w 1969 roku zwężono statek do szerokości 11,50 m. W czynnej służbie jednostka pozostawała jeszcze przez trzy lata i ostatecznie wycofano ją z eksploatacji w 1972 r. W powojennej historii statku dowództwo na nim sprawowało ośmiu kapitanów. Po odejściu kapitana Przybytkowskiego jego następcą został kpt. Feliks Blachowski, po którym z kolei dowództwo przejął kpt. Juliusz Wiśniewski. W latach 1955–1956 kapitanami holownika byli kpt. Olszewski i kpt. Szydłowski. W roku 1956 dowództwo jednostki objął urodzony w roku 1900 w Duninowie kpt. Wincenty Michnowski. Ostatnim kapitanem „Warmii” był urodzony w 1911 r. w Jordanowie koło Płocka kpt. Waclaw Kujawa.

I na tym zakończę przepiękną historię wiślańskiego holownika. W roku 1972 po wycofaniu ze służby jednostka została zacumowana w porcie praskim w Warszawie. W tym samym roku zapadła decyzja o przekazaniu statku Klubowi Sportowemu „Stal” działającemu przy Fabryce Samochodów Osobowych na Żeraniu. Miejscem



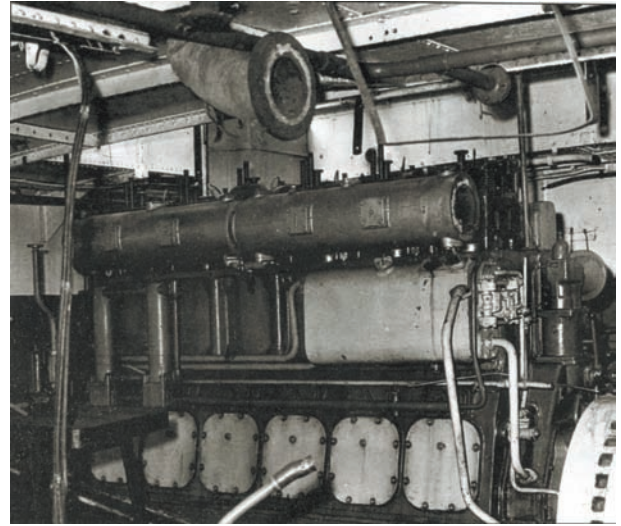
Warmia i kpt Wincenty Miochnowski

postoju miała być przystań wodna klubu na Zalewie Zegrzyńskim w Wierzbicy koło Serocka. Tam też cumowano go do roku 1894, czyli do czasu ważności klasy. Ze względu na zły stan techniczny nie przedłużono ważności klasy. By jednostkę utrzymać wystąpiono o pozwolenie na osadzenie holownika na lądzie. Zezwolenie takie uzyskano w 1985 r. dzięki czemu w rok później statek został osadzony na klubowej plaży.

Ostatnim właścicielem „Warmii” był Yacht Club „Marina” podlegający firmie PHZ „Vipol” z Warszawy. W roku 2005 „Warmia” została od-



Warmia w porcie praskim, rok 1972



Rok 1973. silnik na Warmii.

kupiona od firmy „Vipol” przez Towarzystwo Miłośników Włocławka i w końcu października została przeholowana do basenu portowego przy Stopniu Wodnym we Włocławku. W tym czasie zapadła decyzja o przywróceniu nazwy „Lubecki”.

Od listopada 2005 r. statek przechodzi remont w Stoczni Rzecznej w Bydgoszczy, którego celem jest przywrócenie jego wyglądu z początkowego okresu służby. Piękna to historia jednostki, która przez przypadek nie podzieliła losu wszystkich innych rzecznych perełek z Wisły jak również z Odry. No cóż, jeśli ten projekt „wypali” wiślaczy będą mieć słuszny powód do dumy, gdyż najlepszą promocją dla (obrzydliwe słowo) tego „produktu” jest jego historia.

W tekście wykorzystałem materiały z publikacji: *Dzieje holownika „Lubecki”*, wydanej nakładem Towarzystwa Miłośników Włocławka.

Janusz Fąfara



Warmia, rok 1973

50-lecie administracji Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Spojrzenie w przyszłość

Minęła pierwsza dekada XXI w., rozpoczął się rok 2011. Bieżący rok wiąże się z ważnymi dla mnie rocznicami. Pierwsza to 50-lecie administracji żeglugi śródlądowej w Polsce. Druga to 25-lecie mojej pracy w administracji żeglugi śródlądowej i w końcu trzecia to 5-lecie kierowania Urzędem Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Oczywiście rocznice te są nieporównywalne zarówno pod kątem wymiaru jak i wagi, jednak ze względów osobistych wszystkie są dla mnie jednakowo ważne. Z administracją żeglugi śródlądowej związany jestem od roku 1986, wówczas już jako kapitan statków śródlądowych, przyszedłem do pracy w inspektoracie żeglugi śródlądowej we Wrocławiu. Od tamtej pory miałem okazję poznać większość osób, które od 1961 r. tworzyły tę administrację we Wrocławiu.

Pierwszym kierownikiem inspektoratu był **kmdr ppor Mieczysław Wróblewski**. Człowiek legenda, który karierę oficera zawodowego rozpoczął jako szesnastolatek od wstąpienia do Korpusu Kadetów w Chełmie w 1930 r., po czym wstąpił do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. W rok 1938 otrzymał promocje na podporucznika marynarki od Prezydenta RP. Kierownik inspektoratu kmdr Wróblewski oprócz przeprowadzania inspekcji statków i szlaku żeglownego nie rozstawał się z aparatem fotograficznym. Tak powstał jedyny w swoim rodzaju dokument o statkach i ludziach jacy pływali na Odrze. W roku 1972 dotychczasowy kierownik przeszedł do pracy w Zjednoczeniu Żeglugi Śródlądowej.

Nowym kierownikiem inspektoratu został **Leszek Stelmaszyk**. Przy inspektoracie we Wrocławiu oprócz nadzoru nad żeglugą istniały nadzór dźwigów i dozór budowli wodnych. W latach 1971–1975 władze zaprezentowały nowe podejście do polityki gospodarczej państwa. Nastąpiło otwarcie gospodarki na rynki zachodnie. Nakłady inwestycyjne na rozwój floty odrzańskiej, rosły średnio o 21% rocznie. W latach 1976–1980 przewozy na Odrze przeżywały apogeum. Bito kolejne rekordy w przewozach. I tak przewoźnik odrzański przewiózł w 1977 r. - 8,4 miliona, w 1978 r. - 10 milionów, w 1979 r. 11,5 miliona, w 1980 r. - 11,6 miliona t ładunków. Jeszcze do połowy lat 80-tych urząd wrocławski miał placówki terenowe w: Brzegu, Wrocławiu Różanka, Ścinawie, Nowej Soli,

Krośnie Odrzańskim. W roku 1998 kierownik inspektoratu przeszedł na emeryturę.

Nowym kierownikiem został absolwent Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie posiadający dyplom drugiego oficera statków morskich **Waldemar Lisowski**. W roku 2001 Inspektorat Żeglugi Śródlądowej zmienił nazwę na Urząd Żeglugi Śródlądowej, a kierownik inspektoratu został dyrektorem urzędu. Nakłady oraz znaczenie transportu wodnego spadało. Warunki dla prowadzenia żeglugi pogarszały się. W roku 2005 dotychczasowy dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przeszedł do pracy w Polskim Rejestrze Statków.

Administracji żeglugi śródlądowej nie tworzyli tylko szefowie. Ważnym ogniwem są ci, którzy prowadzą biura, sekretariaty oraz nadzór nad żeglugą śródlądową. Bez ich merytorycznych umiejętności nasze urzędy nie mogłyby funkcjonować. Wiele z tych osób jest związanych z urzędem nie tylko stosunkiem pracy. Są to lub były osoby, dla których transport rzeczny jest elementem życia, z którym związani są emocjonalnie. Tu znaleźli swoje miejsca znani w branży kapitanowie, nauczyciele, pasjonaci. Aby być sprawiedliwy i oddać ich zasługi powinienem wymienić wszystkich pracowników urzędu. Byli oni wspaniałymi pracownikami, fachowcami, ludźmi. Jest to jednak niemożliwe. We wrocławskim urzędzie od roku 1961 pracowało blisko 100 osób. Jednak aby oddać im hołd należy wskazać kilku z nich:

Roman Bąkowski, starszy inspektor nadzoru nad żeglugą W urzędzie pracował w latach 1962-1972. Przez całe zawodowe życie związany z transportem wodnym najpierw jako kapitan statków, później jako starszy inspektor nadzoru nad żeglugą, a w końcu jako specjalista ds. dróg wodnych w instytucjach administrujących wodami. W związku z pracą na różnych stanowiskach w żegludze śródlądowej zdobył bogate doświadczenie w zakresie zarówno bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej jak i gospodarki wodnej. Od kilkunastu lat pozostaje na emeryturze. Obecnie swoją wiedzę dzieli się z urzędami, instytucjami i stowarzyszeniami związanymi z żeglugą śródlądową.

Jerzy Onderko, starszy inspektor nadzoru nad żeglugą. W urzędzie pracował w latach 1965–1973. Jeden z najstarszych absolwentów zespołu szkół żeglugi śródlądowej Pracę za-

czyniał na odrzańskich parowcach w tym na bocznokołowcu S/P Stefan Żeromski. Pracował 8 lat w Inspektoracie Żeglugi Śródlądowej z komandorem M. Wróblewskim jako inspektor nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi. Współautor opracowań szkoleniowych dla marynarzy żeglugi śródlądowej. Od kilkunastu lat pozostaje na emeryturze. Obecnie doradza przy odbudowie statku Nadbór oraz współpracuje z urzędami i instytucjom związanymi z żeglugą śródlądową

Jan Michajłow, starszy inspektor nadzoru nad żeglugą w latach 1971–1990. Doświadczony kapitan statków żeglugi śródlądowej, długoletni pracownik największego odrzańskiego armatora, a następnie inspektor nadzoru nad żeglugą śródlądową. W inspektoracie żeglugi śródlądowej pracował na placówce w Nowej Soli. Wieloletni uczestnik Centralnej Komisji Egzaminacyjnej we Wrocławiu.

Tadeusz Jackowski, starszy inspektor nadzoru nad żeglugą w latach 1972–2005. Kapitan statków żeglugi śródlądowej, długoletni inspektor, pracownik największego odrzańskiego armatora, a następnie inspektor nadzoru nad żeglugą. W administracji żeglugi śródlądowej prowadził sprawy wypadków i wykroczeń. Uczestnik Centralnej Komisji Egzaminacyjnej we Wrocławiu. W inspektoracie żeglugi śródlądowej pracował na placówce w Nowej Soli.

Grażyna Kukulska, starszy inspektor administracyjno-finansowy. Pracowała w urzędzie w latach 1976–2010 długoletni pracownik administracji żeglugi śródlądowej we Wrocławiu. Bezpośrednio po zakończeniu szkoły średniej, aż do przejścia na emeryturę pracownik urzędu. W swojej długoletniej karierze zawodowej zajmowała się sprawami administracyjno-finansowymi. Wystawiała dokumenty kwalifikacyjne załóg. Sporządzała dokumenty zdolności żeglugowej statków. Była wieloletnim sekretarzem Centralnej Komisji Egzaminacyjnej we Wrocławiu.

Andrzej Gawinecki, starszy inspektor nadzoru nad żeglugą W urzędzie pracował w latach 1979–2003. Kapitan statków żeglugi śródlądowej, pracownik działu BHP u największego odrzańskiego armatora. Długoletni inspektor nadzoru nad żeglugą śródlądowej. Jeden z bardziej uwrażliwionych na bezpieczeństwo żeglugi śródlądowej starszych inspektorów. Uczestnik Centralnej Komisji Egzaminacyjnej we Wrocławiu.

Podgórski Andrzej, inspektor nadzoru nad żeglugą w latach 1984–1988. Kapitan statków żeglugi śródlądowej posiadający patenty na krajo-

we oraz europejskie drogi wodne w tym na rzekę Ren. Nauczyciel zawodu w Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Kapitan statku szkolnego Młoda Gwardia. W inspektoracie żeglugi śródlądowej we Wrocławiu pełnił funkcję inspektora nadzoru nad żeglugą. Pracował na placówce terenowej inspektoratu w Brzegu i tam dbał o bezpieczeństwo żeglugi na Odrze.

Józef Remiszewski, starszy inspektor nadzoru nad żeglugą w latach 1989–1998 Kapitan statków żeglugi śródlądowej, długoletni pracownik u największego odrzańskiego armatora. W administracji żeglugi śródlądowej prowadził sprawy wypadków, wykroczeń oraz nadzoru nad żeglugą.

W ostatnich latach zmieniają się warunki, które mają ogromne znaczenie dla żeglugi śródlądowej i urzędu. Do najważniejszych zmian należą: zlikwidowanie we Wrocławiu szkoły kształcącej marynarzy żeglugi śródlądowej, wstąpienie Polski do Unii Europejskiej, degradacja polskich dróg wodnych, pogorszenie się warunków gospodarki wodnej, zmniejszenie się taboru, nowe kompetencje urzędów. W związku z tak zasadniczymi dla transportu wodnego zmianami ważnym elementem działalności są zmiany dostosowujące urząd do nowych wyzwań i potrzeb.

W roku 2002 gmina Wrocław zlikwidowała szkoły żeglugowe. To zdarzenie wywołało wiele negatywnych dla żeglugi skutków. Najważniejsze z nich to zmniejszenie napływu do transportu rzeczno-fachowej kadry oraz utrata potencjału edukacyjnego kadry kształcącej marynarzy. Od roku 2005 jako dyrektor urzędu miałem jakiś wpływ na bliską mi żeglugę śródlądową na Odrze. Postanowiłem powiązać fakt zlikwidowania szkoły i istnienia przy urzędzie **Terenowej Komisji Egzaminacyjnej**. Postanowiłem oprzeć skład Komisji o kadrę nauczycieli z naszej szkoły. Na wniosek dyrektora urzędu Minister Infrastruktury powołał na przewodniczącego Komisji Jerzego Bartoszkę nauczyciela nawigacji i przedmiotów zawodowych ze zlikwidowanych szkół żeglugi we Wrocławiu, a jednym z jej członków został pan Henryk Pierchała również nauczyciel. Członkowie Komisji od czasu ich powołania opublikowali liczne materiały szkoleniowe w tym: broszury, skrypty, testy egzaminacyjne. Obecnie mogę powiedzieć, że jestem dumny z kształtu i działania Terenowej Komisji Egzaminacyjnej we Wrocławiu. W mojej świadomości jest ona niewielką namiastką naszej szkoły.

Przywracanie żeglugi śródlądowej zacząłem od mojego miasta. Wrocław zawsze był ważnym ośrodkiem żeglugi w Polsce. Znajduje się tu unikalny w wymiarze naszego kraju system akwenów zwany Wrocławskim Węzłem Wodny. Nie wiadomo dlaczego jeden z nich od zakończenia II wojny światowej był zamknięty. Dzięki kilku pasjonatom a także pracownikom RZGW we Wrocławiu udało się wiosnom 2007 r. uruchomić **Śródmiejski Węzeł Wodny**.

Śródmiejski Węzeł Wodny z powodu nasycenia niewielkiego odcinka rzeki budowlami hydrotechnicznymi, takimi jak jazy, śluzy, przepławki, elektrownie wodne, nabrzeża, wyspy uważany jest za akwen bardzo niebezpieczny dla żeglugi. Jednak współdziałanie urzędu z takimi instytucjami jak policja i WOPR umożliwia tu bezpieczną żeglugę turystyczną. W ostatnich latach powstają tu pływające kawiarnie, restauracje, mariny, domy na wodzie. Misją urzędu jest bezpieczeństwo na wodzie. Wypełnialiśmy ją nawet wtedy kiedy cierpieliśmy na braki sprzętowe. Wspólne patrole wodne z policją czy z WOPR pozwalały utrzymywać odpowiednie standardy bezpieczeństwa. Współpraca z policją została udokumentowana **Porozumieniem** Komendanta Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu z Dyrektorem Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu w dniu 24 marca 2010 r. w sprawie współdziałania w zakresie poprawy statusu bezpieczeństwa i porządku publicznego na obszarach wodnych i przywodnych województwa Dolnośląskiego.

Nowa motorówka inspekcyjna od maja 2010 jest w posiadaniu urzędu. Nowy RIB (Rigid Inflatable Boat/Sztywna Dmuchana Łódź) ma standard nie odbiegający od sprzętu pływającego innych wrocławskich służb. Jednak niezadająca motorówka nie pozwala na prowadzenie wielogodzinnych dyżurów na wodzie. Warunki inspektorów ma poprawić koszarka. Do niedawna stała bezużyteczna przy śluzie Różanka. Od sezonu nawigacyjnego w 2011 roku będzie pełniła rolę pływającej bazy urzędu. Koszarka jest w tej chwili „własnymi siłami” pod nadzorem ekspertów remontowana w Pocie Miejskim. Kilka lat temu wymieniono w niej blachy poszycia. Obecnie montujemy nowe okna i szalunki. Baza z jednej strony jako **mobilna placówka urzędu** będzie doskonałym uzupełnieniem systemu nadzoru nad żeglugą z drugiej będzie miejscem gdzie inspektorzy i sternotorzyści podczas dyżurów schowają się przed deszczem i wiatrem oraz wypiją herbatę czy kawę.

W żegludze śródlądowej postępuje degradacja polskich dróg wodnych przez co pogarszają się warunki bezpieczeństwa. Jednym ze sposobów na zmianę tych negatywnych tendencji jest informowanie i pokazywanie w jaki sposób może odbywać się bezpieczna żegluga. Tę pracę wykonujemy w różny sposób. Jednym z nich jest **organizacja spotkań i konferencji** poświęconych żegludze. Pracownicy urzędu do kilkunastu razy w roku czynnie uczestniczą w tego typu działaniach organizowanych przez stowarzyszenia, gminy czy uczelnie. Przygotowujemy materiały, wystąpienia, referaty i prezentacje. Innym sposobem upowszechniania informacji o żegludze śródlądowej było wydawanie elektronicznej formy **Informatora Żeglugowo Nawigacyjnego (IZN)**. Informator przekazywał m.in. wiadomości nawigacyjne, prawne, o szkolnictwie, turystyczne, o konferencjach, o zmianach personalnych o żegludze u naszych sąsiadów. W okresie 5 lutego 2007 r. - 7 sierpnia 2009 r. opublikowanych zostało 44 Informatory. Przestał być wydawany kiedy pojawił się dużo ciekawszy miesięcznik Biuletyn Związku Polskich Armatorów Śródlądowych.

Nowym ważnym elementem działalności urzędu jest **współpraca**. Po wstąpieniu do Unii Europejskiej krąg podmiotów zainteresowanych żeglugą śródlądową i gotowych do podjęcia działań na rzecz transportu rzeczno znacznie zwiększył się. Oprócz tradycyjnych instytucji takich jak PRS, armatorzy, lokalne urzędy podjęte zostały nowe kontakty. Celem organizacji współpracujących ze sobą jest poprawa warunków transportu w Europie Środkowej w tym na Odrze. Organizacjami z którymi podjęto współpracę są m.in.:

Instytucje krajowe zainteresowane transportem rzeczno: Stowarzyszenie na Rzecz Gospodarczego Wykorzystania Dorzecza Odry - Teraz Odra z Wrocławia, Związek Armatorów Żeglugi Śródlądowej ze Szczecina, Stowarzyszenie Absolwentów Technikum Żeglugi Śródlądowej z Wrocławia, Dolnośląska Izba Gospodarcza z Wrocławia, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki z Wrocławia, Dolnośląska Szkoła Wyższa z Wrocławia, Międzynarodowa Szkoła Wyższa Logistyki z Wrocławia.

Instytucje międzynarodowe zainteresowane transportem rzeczno: Porty Moraw z Ostrawy, Unia Izby Łaby/Odry z Hamburga, Partnerstwo dla żeglugi śródlądowej z Ostrawy, Związek Czeskich Armatorów, Czesko-Saski Związek, Czeski Loyd z Pragi.

Instytucje zainteresowane turystyką i sportem wodnym: Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Turystyczna ze Szczecina i Flis Odrzański ze Szczecina, PTTK Wrocław, Okręgowy Związek Żeglarski Wrocław, Akademicki Związek Sportowy Wrocław, Dolnośląska Organizacja Turystyczna z Wrocławia.

Rodzajem współpracy, która mogła się rozwinąć dopiero po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej jest **korzystanie z programów unijnych**. Obecnie jest realizowanych kilka programów, których celem jest rozwój żeglugi śródlądowej. Do najważniejszych z nich należą :III korytarz Transportowy – Via Regia Plus Kraków – Berlin, projekt Central Europe, program RIS, PLATINA, Marco Polo, Wterways Forward, Europejskie Dni Morza w Gdańsku. rodzaj współpracy nie się za sobą wiele korzyści. Pora na nawiązywanie kontaktów, doświadczeń, doposażenie biur, a przede wszystkim odbywa się to przy znacznym dofinansowaniu ze środków Unii Europejskiej. Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu zakwalifikował się do fazy wstępnej projektu Central Europe, w ramach którego zaproponowano projekt strategiczny pod tytułem: Unowocześnianie Śródlądowych Dróg Wodnych i Portów Morskich (INWAPO).

Zmiany w urzędzie żeglugi wynikają nie tylko z troski o bezpieczeństwo żeglugi, zmiany przede wszystkim wymuszają nowe przepisy. Zgodnie z wymogami Unii Europejskiej i krajowymi przepisami w urzędzie powstała komisja, której celem jest badanie statków rzecznych. **Komisja Inspekcyjna Statków** organizuje się od stycznia 2010 roku. Działalność Komisji rodzi się w otoczeniu wielu trudności. Jednym z problemów komisji jest przyzwyczajenie armatorów do dotychczasowych komisji inspekcyjnych działających np. w Niemczech.

Nowym obowiązkiem nałożonym przez przepisy na urząd jest troska o **bezpieczeństwo osób uprawiających sport i rekreację** na akwenach nie będących drogami wodnymi. Okazuje się, że jest to obecnie najprężniej rozwijająca się rodzaj żeglugi. Niemal we wszystkich gminach w Polsce, w których istnieją akweny mieszkańcy chcą

spędzać swój wolny czas na wodzie. Na obszarze działania urzędu jest ok 100 gmin, które zgłosiły prowadzenie na ich obszarach działalności żeglugowej. Kolejnym rodzajem współpracy urzędu i jednocześnie nowym elementem pracy jest nasze uczestnictwo w zewnętrznych ciałach kolegialnych. **Komisje** do których jesteśmy powoływani organizowane są przez kierowników resortów, gmin i innych instytucji. W komisjach tych najczęściej reprezentujemy urząd.

Dla tych wszystkich nowych wyzwań konieczne były **zmiany organizacyjne**. Jak w każdym urzędzie wszystkie zmiany musiały być przeprowadzone w sposób formalny czyli nastąpić na podstawie nowych zarządzeń wewnętrznych dyrektora urzędu. Obecnie sprawne załatwianie spraw i czuwanie nad bezpieczeństwem na wodzie zapewniają pracownicy urzędu Ich zaangażowanie świadczy o tym, że nie obojętne są im zarówno misja urzędu jak i odpowiednia postawa urzędnika i pracownika. Moim obowiązkiem wobec pracowników było poprawienie standardów, w których odbywa się ich praca. Nasze miejsce pracy zostało odnowione, przez co stało się przyjemniejsze dla pracowników i petentów. Przeprowadziliśmy także remont placówki Różanka. I tu również na zasadzie „własnych sił” panowie stermotorzyści, którzy wiosną, latem i jesienią są uzupełnieniem dla patroli nadzoru nad żeglugą poza sezonem wyremontowali i poprawili warunki pracy w naszym lokalu.

Zbliża się 50. rocznica powołania administracji żeglugi śródlądowej. Na podstawie § 1 ust.1 Zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 stycznia 1961 r w sprawie powołania inspektoratów żeglugi śródlądowej (M.P. 1961 nr 7 poz. 37) w dniu 1 lutego 1961 r, powołanych zostało osiem inspektoratów. Rocznicą jest doskonałą okazją do refleksji nad działaniami urzędu ale także do specjalnego wyróżnienia choć część byłych i obecnych pracowników urzędu. Na pewno skorzystam z tej okazji.

Jan Pyś

BRACTWO MOKREGO POKŁADU

Spotkanie styczniowe

Dnia 13 stycznia br. na cmentarzu przy ul. Bujwida pożegnaliśmy naszego kolegę KRZYSZTOFA BRZOSOWSKIEGO, długolet-

niego nauczyciela i wychowawcę TŻŚ. Znaliśmy się z różnych kontaktów związanych ze Szkołą i środowiskiem wodniackim i turystycz-

nym. Odejście Krzysztofa na wieczną wachtę uczciliśmy chwilą ciszy i przybliżyliśmy zebranym Jego sylwetkę. Cześć Twojej pamięci! Jak na styczeń przystało, zima na całego.

Mimo awarii ogrzewania olejowego nam było ciepło gdyż zastąpiło je elektryczne. Sąsiadująca z nami TAWERNA będzie jeszcze funkcjonować w br. i jej właściciel Jarek Bujnicki zaprasza nas do siebie, a Wojtek Bartoszewicz, ten od domków na wodzie, funduje poczęstunek. Dziękujemy, skorzystamy na pewno, wiosną, aby z tarasu móc podziwiać nadchodzącą wiosnę.

Spotkanie upłynęło w miłej atmosferze na planowaniu działań mających przynieść oczekiwane efekty w postaci postępu prac związanych z rewitalizacją statków. Władek Chaszczowski poinformował o podjętych krokach w kwestii próby pozyskania środków na odbudowę NADBORA oraz zaproponował włączenie naszych statków w ciąg trasy turystycznej, w związku z tym, ich obsługę z możliwością uczestniczenia w podziale uzyskanych środków. Temat wymaga omówienia w gronie kompetentnych osób zajmujących się turystyką i w przypadku uzyskania aprobaty, wprowadzenia w życie, jako elementu działań marketingowych na rzecz budowy naszego muzeum żeglugi śródlądowej. Wojtek Bartoszewicz w dalszym ciągu dowodzi, że mieszkanie na wodzie ma więcej plusów niż minusów, że domki są „dopieszczane „na etapie budowy i w całej okazałości będziemy je mogli wkrótce podziwiać. Napiszemy wtedy o nich więcej, poświęcimy więcej uwagi, podamy więcej szczegółów. Z dotychczasowych wskazanych dla domków lokalizacji cieszą się te poza centrum miasta, ale dobrze z nim skomunikowane. Cały czas będziemy śledzić z uwagą dalszy rozwój wypadków tego, naszym zdaniem, bardzo interesującego przedsięwzięcia.

Na nasze spotkania przybywać będzie nowa pracownica Fundacji Wioletta Wrona. Sądzi-



Od lewej – Julek Chwalana, Władek Chaszczowski, Władek Stypczyński

my, że wkrótce wstąpi także do Bractwa jako kolejna siostra. Witaj Wioletko! Serdecznie zapraszamy. W spotkaniu uczestniczył Andrzej Samerek, nasz brat w stolicy. Poinformował o swoich staraniach na rzecz Nadbora w biurze poselskim posła Janusza Piechocińskiego, przewodniczącego sejmowej Komisji Infrastruktury. Złożył stosowny wniosek z komentarzem; nie spotkał się z entuzjazmem ale nie zapeszajmy. Gośćmi spotkania byli Aga i Czarek Szarugiewiczowie z Grupy MILITARNI WROCŁAW www.militarniwoclaw.pl zainteresowani współpracą z Bractwem i Fundacją oraz środowiskiem. Robią kawał dobrej roboty; więcej o nich w ostatnim numerze Prosto z Pokładu i stronie internetowej j.w.

Dnia 19 stycznia br. wraz z Rysiem Majewiczem (FOMT), Jankiem Pysiem (Urząd Żegluga Śródkładowej), stawiliśmy się ponownie przed Komisją Promocji i Współpracy z Zagranicą Rady Miasta Wrocławia, przedkładając komplet materiałów dot. zakresu rewitalizacji i wyliczeń oraz zadań pełnionych przez NADBORA i barki Ż-2107. Komisja ze zrozumieniem i uznaniem odniosła się do naszych planów; w większości



Uczestnicy spotkania



Na pierwszym planie, Aga i Czarek Szarugiewiczowie, goście spotkania

Radni znają nasze muzealne statki, gościliśmy Ich na wyjazdowej sesji trzech komisji w maju br. prezentując Muzeum Odry FOMT i rzekę.

Niezmiennie jesteśmy dobrej myśli, Szanowni Radni także, oczekujemy pomocy ze strony Ratusza. Mam nadzieję, że się nie zawiedzimy.

Zimy nie przesypiamy, kolejne spotkania z różnymi instytucjami i osobami w kalendarzu

odnotowane, a o nich napiszemy w następnych miesiącach.

Następne spotkanie na WRÓBLINIE dnia 3 lutego br. o godz.17.00, na które już dziś w imieniu BRACHTWA serdecznie zapraszam.

Zbyszek Priebe
Bractwo Mokrego Pokładu

Foto: zygasz 69, czyli Zygmunt Szewczyk

Forum Wodniaków 2010

Rok 2010 był dla turystyki wodnej rokiem szczególnym, gdyż Walny Zjazd PTTK ogłosił rok 2010 Rokiem Turystyki Wodnej. Rok Turystyki Wodnej został objęty Honorowym Patronatem Ministra Sportu i Turystyki Adama Giersza.

W ramach Roku Turystyki Wodnej zorganizowano wiele przedsięwzięć i imprez wodniackich mających na celu popularyzację różnych form turystyki wodnej – rejsów, spływów, regat i konferencji. Pod znakiem Roku Turystyki Wodnej zrealizowano m.in.: XV Flis Odrzański, Dni Odry we Wrocławiu i w Szczecinie, ogólnopolski konkurs plastyczny dla najmłodszych „Moje najmilsze chwile spędzone nad wodą”, akcję informacyjno-edukacyjną „Bezpieczna woda”. Odbyło się również wiele spotkań, na których pojawiał się temat turystyki wodnej, podobnie jak w dokumentach i projektach firmowanych przez ministerstwa, samorządy oraz instytucje i organizacje zajmujące się żeglugą, turystyką i gospodarką wodną. Wiele pomysłów zostało już zrealizowanych, wiele jest nowych. Przynajmniej część z nich godna jest wsparcia i nagłośnienia, a o innych wodniacy powinni wiedzieć i pamiętać, jako o złożonych wobec nich zobowiązaniach.

Na zakończenie Roku Turystyki Wodnej 2010 Centrum Turystyki Wodnej PTTK zorganizowało 2 grudnia w Warszawie Forum Wodniaków na temat „Perspektywy rozwoju turystyki wodnej w Polsce”. W Forum wzięli udział kajakarze, wioślarze, żeglarze, motorowodniacy i sympatycy nurkowania swobodnego oraz innych form turystyki i rekreacji na wodzie, głównie z PTTK, ale także z innych zaprzyjaźnionych organizacji „wodnych” – Polskiego Związku Żeglarskiego i Polskiego Związku Kajakowego. Również przedstawiciele: Ministerstwa Sportu i Turystyki, Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Środowiska, Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, Ligi Morskiej i Rzecznej, samorządów oraz instytucji zajmujących się żeglugą i gospodarką wodną.

Otwarcia Forum dokonał Prezes Zarządu Głównego PTTK Lech Drożdżyński. Natomiast pełnomocnik ZG PTTK ds. Centrum Turystyki Wodnej Edward Kozanowski przedstawił potencjał kadrowy i materialny CTW, jego dorobek, potrzeby, plany i ograniczenia oraz omówił cele i zasady współpracy różnych środowisk wodniackich wewnątrz PTTK, a także między PTTK oraz innymi organizacjami i instytucjami.

Referat programowy „Perspektyw rozwoju turystyki wodnej w Polsce” wygłosił dyrektor ds. programowych Centrum Turystyki Wodnej PTTK Mirosław Czerny.

W dyskusji głos zabierali przedstawiciele instytucji i organizacji obecnych na spotkaniu, m.in. przedstawiciele Ministerstwa Sportu i Turystyki, Ministerstwa Infrastruktury oraz Ministerstwa Środowiska.

Z nadzieją przyjęto informację Ministerstwa Infrastruktury, że opracowywany jest program rozwoju polskich dróg wodnych, uwzględniający także potrzeby turystyki wodnej. Równie optymistycznie zabrzmiała informacja Ministerstwa Sportu i Turystyki o chęci wspierania w przyszłości turystyki wodnej, podobnie jak turystyki górskiej, pieszej czy rowerowej.

Uczestnicy spotkania podkreślali wzrost zainteresowania turystyką wodną w polskim społeczeństwie i widoczną poprawę infrastruktury turystycznej na polskich szlakach wodnych, które ilościowo należą do największych w Europie. Rzeki i strumienie Polski mają długość porównywalną z równikiem, wody zajmują ponad pół miliona hektarów, a jednocześnie znaczna część atrakcji turystycznych jest zlokalizowana właśnie nad wodą. Turystykę wodną uprawia kilka milionów Polaków, a nasze wody kuszą zagranicznych turystów, którzy oczekują odpowiedniej infrastruktury i chociaż minimalnych „wygód”, uchodzących w innych krajach za standard.

Jednocześnie wskazywano na istniejące braki i zaniedbania. Podawano przykłady, jak w czasie

remontu wałów powodziowych likwidowano dojścia do wody dla kajakarzy. A przecież każda przystań to kolejny kawałek brzegów, mający swego gospodarza przez cały rok.

W dyskusji podkreślano, że turyści nie prowadzą wojny z ekologami ani z osobami odpowiedzialnymi za gospodarkę wodną, choć merytoryczne spory będą się czasami pojawiać. Obszary Natura 2000 nie są dla człowieka i dla turystyki wodnej zakazane i właśnie tam powinny powstawać przystanie, będące alternatywą dla dzikiego biwakowania i niszczenia otaczającej przyrody.

W dyskusji nawiązywano także do Nagrody Przyjaznego Brzegu – trwającego od 2004 roku konkursu, premiującego inwestycje i działania promocyjne czyniące polskie brzegi bardziej przyjaznymi dla turystów oraz dla lokalnego sportu i rekreacji.

Wszystkie poruszane problemy znalazły wyraz w „Apelu w sprawie roli turystyki wodnej i potrzeby wsparcia jej rozwoju”, przyjętym przez Forum, a adresowanym do gospodarzy polskich wód, władz samorządowych i administracyjnych oraz do turystów korzystających z polskich wód. Tekst apelu zamieszczamy oddzielnie.

Forum Wodniaków było pierwszym podsumowaniem Roku Turystyki Wodnej oraz innych inicjatyw i przedsięwzięć związanych z turystyką wodną, które miały miejsce w ostatnich latach. Dokonano przeglądu podjętych działań i wskazano, które z zrealizowanych przedsięwzięć i inicjatyw należy uznać za najważniejsze. Wskazano również, jakie ważne dla turystyki wodnej sprawy są niedoceniane, pomijane, czy wręcz zapomniane.

Forum było także udaną próbą tworzenia szerokiego i skutecznego „lobbingu” turystyki wodnej. Uczestnicy zgodnie postulowali, aby takie spotkania i w takim gronie regularnie powtarzać oraz żeby powołać zespoły opracowujące poszczególne kwestie prawne i inwestycyjne.

Była to także okazja do wypracowania programu rozwoju turystyki wodnej w Polsce i programu działania Centrum Turystyki Wodnej PTTK na najbliższe lata.

*Leszek Mulka
Wiceprzewodniczący
Komisji Turystyki Żeglarskiej
Zarządu Głównego PTTK*

APEL Forum Wodniaków

Do włodarzy i użytkowników polskich szlaków wodnych i ich brzegów.

Do władz samorządowych i administracyjnych.

Do organizacji, klubów i przedsiębiorstw związanych z turystyką wodną.

Szanowni Państwo!

Pół miliona hektarów rzek, jezior i kanałów w Polsce to miejsce uprawiania turystyki, sportu i rekreacji – przez kilka milionów Polaków. Łączna długość naszych rzek i strumieni jest bliska długości równika. Turystyka wodna to ważny element edukacji przyrodniczej, historycznej, kulturowej – a także w sprawach bezpieczeństwa nad wodą. Dla wielu osób mieszkających nad wodami to także istotne źródło dochodów. Dla osób niepełnosprawnych to ważny element rehabilitacji zdrowotnej, szansa na kontakt z naturą i na przełamywanie stereotypów, iż są gorsi od innych. Co istotne – turystykę wodną uprawiać można w całym kraju i nie zna ona barier wiekowych – dostępna jest i dla najmłodszych i najstarszych turystów.

Podkreślamy te fakty, ponieważ ciągle rozwój turystyki wodnej napotyka na liczne bariery. Drogi wodne i szlaki są zaniedbane i często trudno

je pokonać nie tylko jachtem, ale nawet kajakiem. Brak na nich informacji o niebezpieczeństwach i udogodnieniach dla turystów. Ciągłe niedostateczna jest ilość przystani – stanic kajakowych i marin jachtowych. A wiele z istniejących nie gwarantuje nawet najbardziej podstawowych usług. Co budzi zdumienie zagranicznych turystów, chcących poznać nasze jeziora i rzeki dzięki – lecz nie zdziczałe...

Apelujemy, by usuwać materialne i prawne przeszkody uprawiania turystyki wodnej. Apelujemy o współpracę. Gmin, powiatów i miast nad rzekami i jeziorami – bo nie wystarczy jedna dobra przystań, lecz potrzebna jest szansa na przepłynięcie całego szlaku. Organizacji turystycznych i firm komercyjnych. Turyści wodni chcą współpracować zarówno z administracją odpowiedzialną za jakość wody i drożność szlaków wodnych, jak i z ekologami, bo też chcemy chronić Naturę i mieć z nią kontakt. W 2004 roku, gdy Polska wchodziła do Unii Europejskiej, PTTK było głównym organizatorem „Powitania UE na polskich wodach”. W 2009 roku Walny Zjazd PTTK uchwalił ustanowienie Roku Turystyki Wodnej – 2010. Przy tych okazjach uchwalane były apele, by dać turystyce wodnej więk-

sze szanse rozwoju. Dziś o tym przypominamy. Wielu rzeczy nie rozumiemy. Czemu Fundusz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej może wesprzeć budowę barek towarowych – lecz już nie tramwajów wodnych? Czemu zakazy używania silników dotyczą też tych cichych i ekologicznych – nawet o słonecznym napędzie? Dlaczego łatwiej dotacje uzyskać nawet na prywatne szambo czy kolektor słoneczny – niż dla przystani? Dlaczego błędne interpretacje przepisów o obszarach Natura 2000 powodują eliminację człowieka z miejsc, o które chce się troszczyć?

Władza nad polskimi wodami podzielona jest między wiele resortów, samorządom terytorialnym powierzono więcej obowiązków niż praw dano. Brak jest programu rozwoju polskich szlaków i dróg wodnych. Ogólnokrajowego i łączącego czasem sprzeczne interesy różnych środowisk. Ciągłe łatwiej jest oprostować i zablokować niezbędną nawet inwestycję – niż ją zrealizować. Aktualny ciągle jest fragment Apelu z 2004 roku: „Jest to jednocześnie apel do dysponentów środków kredytowych i pomocowych, by udzielili większego wsparcia in-

westycjom służącym infrastrukturze turystyki wodnej, uwzględniając fakt, iż obok wielkich przedsięwzięć potrzebne są niewielkie często, lecz liczne i powiązane ze sobą przedsięwzięcia służące udostępnianiu szlaków, zarówno najbardziej znanych, jak droga wodna Odry czy Wisły, jak i prowadzących przez regiony często mogące oferować tylko wodę czystą i trawę zieloną, czekający na zagospodarowanie potencjał ludzki i materialny.

Rzeki, jeziora, kanały, sztuczne zbiorniki rozrzucone po całym kraju są ciągle za mało wykorzystywaną szansą dla naszego kraju – i mało znaną, trudno dostępną Europejczykom atrakcją turystyczną!!!”

Już po raz siódmy organizowany jest konkurs o Nagrodę Przyjaznego Brzegu, wyróżniający dobre wzory związane z infrastrukturą i promocją turystyki wodnej w Polsce. Oby tych przyjaznych brzegów było jak najwięcej.

*Organizatorzy i uczestnicy
Forum Wodniaków*

Warszawa, 2 grudnia 2010 r.

Rozdziobią nas kruki, wrony?

„Ostatnie 25 lat badań zrewolucjonizowało wiedzę na temat psychiki zwierząt. (...) Przybywa dowodów na to, że niektóre ptaki są równie sprytne jak szympansy.

Kruki także produkują narzędzia i myślą perspektywicznie, gdy chowają pokarm na kolejny dzień. Podobnie jak człękokszałtne mają talenty społeczne i potrafią działać w zespole. Brytyjskie gawrony wspólnymi siłami wyciągają worek ze śmieciami z kosza, po czym wyrzucają go na ziemię, a gdy jedzenie jest już w zasięgu dzioba, część ptaków posila się, a część broni łupu przed innymi. Potrafią przechytryć konkurencję, gdy trzeba znaleźć i ochronić pokarm. (...) Mieszkające w Kaliforni modrowronki popisują się intelektualnymi wyczynami godnymi ludzkiego czterolatka. Uwielbiają chować różne przedmioty, a szczególnie żółędzie. I nie robią tego przypadkowo, ponieważ przechowują w mózgu mapę miejsc, w których coś ukryły. I tak jak ludzie oszukują, gdy podczas chowania łakomego kaska inny ptak je podgląda. Udają, że zakopują smakołyk w innym miejscu, niż zrobią to w rzeczywistości.

Te możliwości ptaków nie tylko odsyłają do lamusa mało pochlebny epitet „ptasi mózdzek”, ale także zadają kłam twierdzeniom, że inteligencja powstała tylko raz. Zdolności poznawcze musiały się rozwinąć niezależnie u naczelnych i krukowa-

tych. Nie wszystkie ptaki i ssaki mają podobny intelektualny potencjał jak te grupy zwierząt. Ale jak ptak z mózgiem wielkości włoskiego orzecha jest zdolny do takich wyczynów? To jedna z największych tajemnic inteligencji. (...) Kolejna zagadka to budowa mózgu. Ptasię centrum dowodzenia ma inną budowę niż mózgi ssaków. Nie ma w nim kory i warstwowej budowy. Ptasi mózg ma jądrową strukturę, którą można porównać do nadzianego bakaliemi keksu.

Według prof. Nicoli Clayton z Uniwersytetu Cambridge tylko w wyniku ewolucyjnego przypadku żyjemy na planecie nagich małych z przerosniętymi mózgami. Równie dobrze mogliśmy być zdominowani przez kruki.”

[Za: Ewa Nieckuła „Planeta kruków”, „WPROST”, 28.03.2010 r., „nauka i technologie”, s. 70]

„W niektórych krajach europejskich, np. w Wielkiej Brytanii, zmniejszenie populacji wróbla szacuje się nawet na 50%. Niestety i w Polsce proces ten jest już zdecydowanie zauważalny, choć brak dokładnych danych liczbowych. Uważa się, że do zmniejszania się liczebności wróbla przyczynia się między innymi drapieżnictwo ze strony srok, wron i kotów domowych oraz brak miejsc lęgowych.” – Tak podaje „ZOO Wrocław – Przewodnik”, wydanie 3 – 2010/2011, opisując

naszego, powszechnego jeszcze ptaka w podtytuł: „Zagrożony wyginieciem”.

W lasach otaczających jedno z wysypisk śmieci w Polsce, w województwie dolnośląskim z roku na rok ubywało populacji małych ssaków i ptaków. Szczególnie tych będących pod ścisłą ochroną: głuszca i cietrzewia. Zaburzało to równowagę ekosystemu. Zaniepokojeni tym myśliwi i leśnicy poprosili o pomoc naukowców. Ci wykładając kurze jaja w sztucznych gniazdach stwierdzili, że po kilku dniach jaj ubyło o połowę, a po tygodniu zniknęły zupełnie. Nie wiadomo było nadal z jakiej przyczyny. Naukowcy ponowili więc próbę zakładając dodatkowo kamery termowizyjne. Okazało się, że 80% jaj wyjadały krukowate. Myśliwi wystąpili więc o zgodę na kontrolowany odstrzał rozmnożonych ponad miarę populacji kruków. Zgody jednak nie dostali. Służby ochrony przyrody argumentowały, że wprawdzie niszczone przez kruki gatunki zwierząt są pod ochroną ale kruki – też.

Teoria prof. Nicoli Clayton z Uniwersytetu Cambridge się sprawdza. Jesteśmy zdominowani przez kruki. Tyle, że na własne życzenie. Najpierw tworzymy im wyśmienite warunki do rozmnażania (wysypiska śmieci) a gdy ptaki rozmnażają się nadmiernie, zagrażając innym gatunkom (jak np. wokół wspomnianego wyżej wysypiska śmieci na Dolnym Śląsku) – nie działamy skutecznie aby temu nadzwyczajnemu rozmnażaniu przeciwdziałać.

Rozwiązała się też sama owa „największa tajemnica inteligencji”. Stosunek wielkości mózgu człowieka do mózgu ptaka nie ma nic do rzeczy. Pradawne gady, ssaki czy nawet współczesne wieloryby też miały mózgi większe od ludzkich a wyginęły. Choć człowiek (z mniejszym od nich mózgiem) przetrwał. Wyginęły zapewne między innymi dlatego, że też nie robiły nic skutecznego przeciwko innym gatunkom z mniejszymi mózgami. Tak jak ginące gatunki zwierząt wobec kruków teraz.

Obecnie, my – ludzie (z większymi mózgami) teraz wobec kruków (z mniejszymi mózgami) też nic nie robimy. Mimo, że mamy od nich większe mózgi – fundujemy sobie inwazję krukowatych.

Inwazja krukowatych więc już się zaczęła i systematycznie wzrasta. Uchylcie okno i wsłuchajcie się w docierające do ucha dźwięki – słyszycie te krakania? Coraz większe stada zlatują się z żero-

wisk na polach na nocleg w miejskich parkach. Już niedługo populacja krukowatych wzrastać będzie w „postępie geometrycznym”. Od kiedy? Po pierwsze, gdy zostaną przez krukowate wytrzebione wszystkie inne gatunki żyjące w warunkach naturalnych. Obecnie krukowate potrafią skutecznie atakować nawet małe sarny. Po drugie, gdy zakończy się (trwający od lat 90. XX wieku) proces wypełniania i zamykania wysypisk śmieci „starego” typu. Po trzecie, gdy wzrosną opłaty i kary unijne i zmuszą nas – ludzi – do pełnego recyklingu odpadów (mniej odpadów na wysypiskach, to mniej pożywienia dla krukowatych). Wtedy (po dopełnieniu się tych trzech warunków) nad wyraz rozmnożone krukowate z malejących wysypisk i z wytrzebionych lasów zadrżą do naszych zagród, domów i mieszkań. Robią to już przecież małpy, łosie, szopy, lisy, dziki, pumy czy niedźwiedzie. Robią to już nawet pingwiny (choć nieloty) plądrując nocami luksusowe domy wybrzeży Pacyfiku! A może być jeszcze gorzej. Np. wg fabuły słynnego filmu Alfreda Hitchcocka pt „Ptaki”! Bohaterami tego filmu są krukowate oraz mewy, które atakują ludzi. Nam znane głównie z plaż nadmorskich – już od lat nad Odrą (i jej okolicznymi wysypiskami) czują dobrze. Może więc należało by ten film teraz przypomnieć niektórym decydom. Ze służb ochrony przyrody na początek. Na dobry początek.

O co prosi i apeluje

Kapitan „Nemo”

Zadziwiająca

Gdyby powyższe tezy wysnuł np. obecny prezydent RP (tzw. Jowialski z dwururką - cytując Kingę Dunin) lub też grono myśliwych, często o mentalności mającej uzasadnienie kilka tysięcy lat temu, ale niekoniecznie dziś, nie wzbudziłoby to szczególnego zdziwienia niżej podpisanego redaktora technicznego. Jednak wydawałoby się, że w tym gronie można zdobyć się na odejście od następującego sposobu myślenia:

- drzewa wyciąć (patrz sprawa dębów sprzed kilku lat)
- przeszkadzające ptactwo (i inne zwierzęta) wystrzelać,
- cieki wodne wybetonować (porządek musi być).

Marek J. Battek

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

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