

# PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 95

Rok IX

Lipiec 2011 r.

## I zlot pojazdów czasu II Rzeczypospolitej

Właściciele zespołu parkowo-pałacowego Topacz w miejscowości Śleza k)Bielan Wrocławskich zapraszają wszystkich posiadaczy pojazdów z czasów II Rzeczypospolitej. Zapraszamy do udziału w zlocie niezwykłym, do zaprezentowania pojazdów polskich w otoczeniu zagranicznych, pojazdów wyprodukowanych przed rokiem 1939. Zapraszamy do ekspozycji tego co przetrwało trudne lata naszych dziejów i co dzisiaj kształtuje nasze dziedzictwo. Proponują prezentację wszystkiego co z pojazdem kojarzymy, od roweru przez motocykl, do samochodów osobowych, ciężarowych, specjalnych, wojskowych a nawet pancernych.

Zlot odbędzie się w dniach 22–24 lipca 2011 r., a rozległy teren, z bazą restauracyjno-hotelową, zagwarantuje znakomite warunki ekspozycji pojazdów, wypoczynku i kontaktów towarzyskich.

Udział w zlocie prosimy zgłaszać przez stronę [www.zlotpojazdowIIRP.pl](http://www.zlotpojazdowIIRP.pl) lub przez Biuro Zlotu [sibi@sibi.pl](mailto:sibi@sibi.pl) albo [muzeum@topacz.pl](mailto:muzeum@topacz.pl) lub [jszymczak@topacz.pl](mailto:jszymczak@topacz.pl) (telefony 723 (822-154; 601)88-88-12).

Atrakcjami zlotu będzie parada pojazdów na 24-kilometrowej trasie do wrocławskiego Rynku i z powrotem do zamku Topacz. Paradę poprowadzi komandor zlotu, Pan Jacek Blum – uczestnik Rajdu Monte Carlo Historique.

*Krzysztof Sikorski*



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

## Studia Podyplomowe Archeologii Przemysłowej

W roku akademickim 2011/2012 prowadzone są na Politechnice Wrocławskiej pod kierunkiem prof. Stanisława Januszewskiego. To jedyne tego typu studia doskonalące kwalifikacje zawodowe konserwatorów zabytków, muzealników, kolekcjonerów w zakresie sztuki ochrony zabytków przemysłu i techniki. Wyróżnia je autorska formuła prowadzenia zajęć w obszarze cywilizacyjnym nasycenym dziełami kultury technicznej, stanowiącymi myśl wiodącą każdej z 12 sesji. Tak o górnictwie rud srebra mowa była w Górach Sowich, o budownictwie wodnym na pokładzie HP „Nadbor” na Odrze cumowanym, Warsztat Archeologii Przemysłowej poprowadzono w Sowiogórskim Muzeum Techniki.

Sesję czwartą, akcentującą społeczne aspekty ochrony dziedzictwa przemysłowego i pożytki z ochrony zabytków techniki płynące zorganizowano w Czechach, w Ostrawie i Kopřivnicy, kończąc ją w Zabrze, w skansenie górniczym „Królowa Luiza”, w Głównej Kluczowej Sztolni Dziedzicznej i na przysposobianym do nowych zadań szybie Maciej.

Uczestniczyło w niej 15 Słuchaczy Studiów. Jeden z nich – Piotr Pluskowski z Cieszyna – zajął się logistyką związaną z prowadzeniem zajęć laboratoryjnych na obszarach huty Vitkovice, szybu Michał, Parku Krajobrazowego Landek, osiedla robotniczego Vitkovice i na terenie Muzeum „Tatry” w Kopřivnicy. Ogromną pomocą służyła nam dr Lenka Kocierzova z Ostrawy, artystka plastyk, od wielu lat działająca na niwie ochrony dziedzictwa przemysłowego Ostrawy.

Wyjątkowym wstępem do sesji stało się spotkanie z inż. Wiesławem Wiatrakiem, w dniu sesji poprzedzającym, jeszcze w polskim Cieszynie. To jedna z ikon polskiego przemysłu motoryzacyjnego. Zasłynął jako konstruktor silników motocyklo-

wych, od jego nazwiska zyskały miano „Wiatr”. Budowano je m.in. dla motocykli „Gazela” i popularnych SHL-ek 175. Był autorem rodziny silników łodziowych, tylnoprzyczepnych, typu DE. Uznanie zyskał jako konstruktor Syreny-Bosto, samochodu osobowo-towarowego budowanego na bazie popularnej Syreny. Później, w latach 1975-1977, był autorem udanych modernizacji Fiata 126p, typów „Long”, „Combi” i „Bombel”. Ale na karty historii polskiego przemysłu motoryzacyjnego wprowadziła go konstrukcja „Beskida”, którego pierwszy z 7 zbudowanych egzemplarzy prototypowych opuścił FSM 11 lipca 1983 r. Na prototypach się skończyło, do dzisiaj pozostało ich sześć, w tym jeden przez dr inż. Wacława Hepnera, Słuchacza naszych Studiów, ofiarowany niedawno krakowskiemu Muzeum Inżynierii, dzisiaj eksponowany już w ruchu, po remoncie kapitalnym w Krakowie wykonanym. Rozmowom i wspomnieniom nie było końca, a jakby tego było mało to o 22 zaprosiliśmy Słuchaczy Studiów na wykład dr inż. arch. Krzysztofa Wielgusa – o systemach fortyfikacyjnych w Polsce, manifestując raz jeszcze, że dla ochrony dziedzictwa kultury technicznej Polski, każdy czas jest dobry.

Następnego dnia, już w scenerii wielkich piecy huty Vitkovice, dzieła od 1992 r. wyłączzonego z eksploatacji, czekającego czasu kompleksowej rewitalizacji (a prace podjęto właśnie na jednym z trzech wielkich piecy, pochodzącym z lat 90.



Landek – ekspozycja sprzętu ratownictwa górniczego



Landek-ekspozycja sprzętu ratownictwa górniczego

XIX stulecia, w teleskopowym zbiorniku gazu o poj. 50.000 m<sup>3</sup> – powstanie tam m.in. sala konferencyjna na 1500 osób i w dawnej siłowni energetycznej z największymi na świecie sprężarkami powietrza podających je na dmuchawy wielkich pieców, w scenerii których powstanie dom techniki) mówiliśmy o przyszłych programach użytkowych tego wyjątkowego w Europie kompleksu przemysłowego. To tutaj, przed 180 laty, powstał pierwszy na ziemi czeskiej wielki piec opalany koksem i największy kombinat metalurgiczny Czech. Objął również koksownię z utrzymanymi do dzisiaj piecami komorowymi syst. Koppersa i instalacjami przeróbki węgl pochodnych. Węgiel pochodził z szybu Ostrava, w którym utrzymano również wyjątkowej wartości historyczno-technicznej sprężarki z 1922 i 1948 r., tę ostatnią napędzaną turbiną parową, niewielką gabarytowo, ale o wyjątkowych parametrach technicznych.

Do huty przybyliśmy z Parku Krajobrazowego Landek. Tam zjechaliśmy do podziemnych wyrobisk, a w budynku d. warsztatów mogliśmy zapoznać się z ogromną ekspozycją sprzętu i historii ratownictwa górniczego, a zgromadzono tutaj imponującą kolekcję aparatów oddechowych, z których wiele pochodzi sprzed I wojny światowej i z lat 20. XX stulecia.

W trzecim z kolei muzeum górnictwa Ostrawy, młodym jak i pozostałe, bo powstałym na kanwie transformacji gospodarczej regionu podjętej w latach 90. XX wieku, na szybie Michał odbyliśmy drogę jaką po przekroczeniu bramy kopalni odbywał niegdyś górnik, od markowni przez szatnię i łaźnię hakową do cechowni i lampiarni i dalej do nadszybia i klatki szybowej wyciągu kopalnianego, którą zjeżdżał na dół. Już w 1995 r. szyb zyskał rangę narodowego pomnika kultury i sukcesywnie od tego czasu udostępnia rewaloryzowane jeden po drugim obiekty. Najstarszym jest kotłownia z lat 90. XIX stulecia i maszynownia wyciągu kopalnianego, bębnowego o napędzie z

silnika elektrycznego, kopalnia bowiem w latach 1912-1915 została zelektryfikowana. Utrzymano tutaj i przetwornice z kołami Ilgnera i wyjątkowej wartości sprężarki tłokowe i odśrodkowe z lat 20. XX stulecia.

Z dziedzictwem kultury technicznej Ostrawy w tle dr inż arch. Krzysztof Wielgus z Politechniki Krakowskiej już wcześniej, jeszcze nocą w polskim Cieszynie, mówił o budownictwie militarnym i jego rozwoju od wieków średnich po czas niemal nam współczesny. Nie bez powodu tutaj właśnie temat ten podjęliśmy. Ostrava i huta Vitkovice była sercem przemysłu zbrojeniowego, najpierw monarchii Austro-Węgierskiej a następnie Republiki Czeskiej.

Kontynuację znalazł ten wykład dnia następnego, w Kopřivnicy, w Sali konferencyjnej Muzeum Tatry, w muzeum kultowym dla czeskiego przemysłu motoryzacyjnego, a słynne zakłady opuścił cały rząd udanych samochodów terenowych budowanych w latach międzywojennych dla armii czeskiej, ciężarówek i wozów specjalnych, wszystkich wspartych na znamienym dla myśli konstruktorskiej Tatry podwoziu. W Kopřivnicy powstał pierwszy środkowoeuropejski samochód osobowy. Była to Tatra Prezydent, która w 1897 r. rozpoczęła dzieje przemysłu samochodowego Czech. Wyjątkową kolekcję tego muzeum przybliżył nam dyrektor inż. Lumir Kaválek, wielokrotnie zresztą samochody produkcji Tatry eksponujący na rajdach i zlotach zabytkowych pojazdów, prowadzonych nie tylko w Czechach ale i w innych krajach, także w Polsce, jak ostatnio w Cieszynie.

Po obiedzie krótka wizyta w Stramberku, miście wyjątkowej urody, słynnego swymi browarami i „stramberskimi uszami” – ciastkami miodowymi odwołującymi ku epizodom historii i spotkań mieszkańców z Tatarami, których ofiarą padły niegdyś uszy wielu zacych mieszczan. Złożyli je w imię dzisiejszej promocji miasta, z



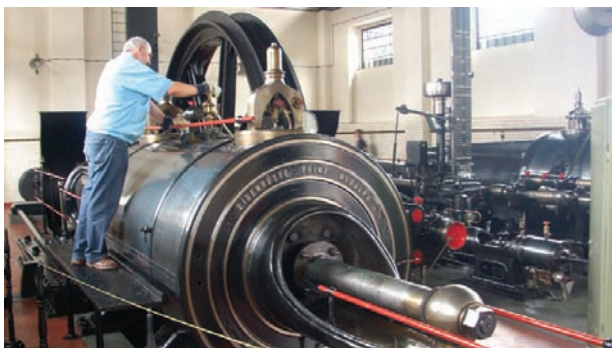
Szyb Michał 1912-1915



Tatra Prezydent 1898

ofiary uszu uczynili Stramberk jednym z centrów turystycznych Beskidów. Wieczorem spacer po polskim Cieszynie, wizyta w Muzeum Drukarnictwa, z imponującą ekspozycją maszyn drukarskich, eksponowanych in situ, zecernią. To wyjątkowe muzeum prowadzi rozległą działalność edukacyjną, wyjątkowe lekcje muzealne, oferuje również bogaty katalog usług poligraficznych. Później wizyta w teatrze miejskim, powstałym w 1910 r., o wnętrzu powielającym model teatru wiedeńskiego, z wyjątkową w Polsce obrotową sceną. Tutaj zatrzymaliśmy się na dłużej, na spektaklu teatralnym.

Kolejny dzień przyniósł spotkanie z zabytkami techniki Zabrze, ze skansenem górniczym „Królowa Luiza”, obejmującym zespół szybu Carnall z czynną parową maszyną wydobywczą z 1915 r. i z podziemnymi wyrobiskami w rejonie dawnego szybu Wilhelmina. W labiryncie chodników i wyrobisk o długości ponad 560 m, pochodzących z XIX i XX stulecia można podziwiać prace wielu maszyn górniczych i odbyć pełną wrażeń podróż zabytkową kolejką górniczą. Dziełem, które przykuło jednak naszą uwagę stała się z Główna Kluczowa Sztolnia Dziedziczna, a także szyb Maciej z 1910 r., dawniej kopalni Concordia, od kilku lat rewaloryzowany. Na szybie Carnall wysłuchaliśmy wykładów dr inż. Eufrozyny Pią-



Królowa Luiza – maszyna parowa



W podszybiu szybu Carnall

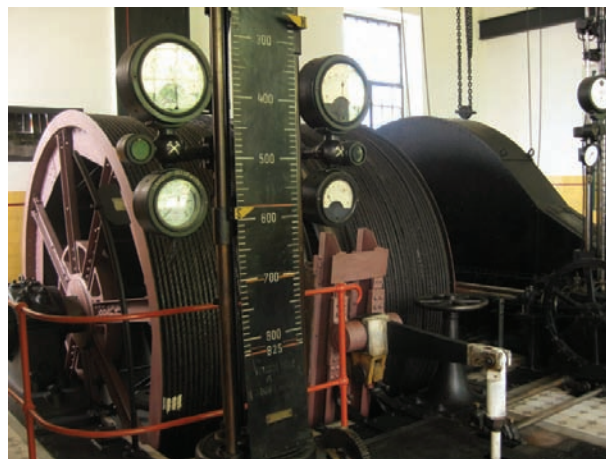
tek, najwybitniejszego historyka górnictwa Polski – o historycznym rozwoju modelu kopalni węgla kamiennego i dr inż. Wojciecha Preidla z Politechniki Śląskiej o budowach podziemnych świata, od starożytności do czasów nam współczesnych.

Później wyjątkowa wizyta pod ziemią, w Głównej Kluczowej Sztolni Dziedzicznej, a rozpoczęto w niej właśnie prace, których efektem będzie udostępnienie tego wyjątkowego dzieła sztuki górniczej dla ruchu turystycznego. Przypomnijmy, że budowę rozpoczęto w 1799 r., prowadzono ponad 30 lat, sukcesywnie udostępniając odcinki odwadniające położone wyżej kopalnia, na trasie od Zabrze po Chorzów, na dystansie ponad 14 km. Obok starszej sztolni Bridgewater w Ironbridge i sztolni Lisiej w Wałbrzychu, z lat 1791-1794 była to sztolnia spławna, którą na łożniach transportowano też węgiel do Huty Królewskiej w Gliwicach. Tutaj brał początek słynny Kanał Kłodnicki, a nadzwyczajną tę budowlę wyróżniał podziemny port węglowy i funkcjonujące na kanale dwie pochylnie typu mokrego, umożliwiające pokonanie stopni wodnych.

Sesję zakończyły wizyty na szybach Wilhelmina i i Maciej. Szyb Maciej zawsze budzi niekłamany podziw dla entuzjazmu i pasji inż. Bareckiego, który przed laty podjął jego rewaloryzację, wykupując obiekt z rąk tych, którzy do cna go wyeksploatowali i porzucili. Dzisiaj, po latach prac jest już udostępniany i znalazł mocną pozycję na zabrzańskim szlaku zabytków techniki, z Zabrze czyniącego perłę turystyki industrialnej Polski.

Kolejną sesję prowadzić będziemy od 8 do 10 lipca nad Kanałem Elbląskim, sierpniową zaś na Podhalu, wokół zabytkowych siłowni wodnych młynów, tartaków, foluszy. We wrześniu spotkamy się przy pomnikach architektury przemysłowej i techniki Berlina.

*Stanisław Januszewski*



Elektryczna maszyna wyciągowa szybu Maciej

## Wspomnienia w drugą rocznicę śmierci komandora Mieczysława Wróblewskiego

Z Panem Komandorem Mieczysławem Wróblewskim podjęliśmy pracę w Zjednoczeniu Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu w 1972r. Zjednoczenie zostało jak się to wówczas mówiło zdeglomerowane z Warszawy do Wrocławia, czyli przeniesione tam gdzie rzeczywiście było centrum żegluga śródlądowej, bo tu były dwie stocznie, największe przedsiębiorstwo przewozowe Żegluga na Odrze, Navicentrum, przedsiębiorstwa budownictwa hydrotechnicznego oraz bliskość zaplecza naukowego: Politechnika, Akademia Ekonomiczna. Decyzja okazała się być ze wszech miar słuszna co okazało się w miarę upływu lat. Nastąpił burzliwy rozwój żegluga, stoczni, budownictwa wodnego co owocowało modernizacją odrzańskich stopni wodnych szczególnie po przyjęciu zarządu nad Odrą przez Zjednoczenie. Do Zjednoczenia przeszedłem po dziesięcioletniej praktyce zawodowej na barkach motorowych i zestawie pchanym Tur.)karna kompania żno) Wcześniej z Panem Komandorem zetknąłem się jako słuchacz Jego wykładów z nawigacji w PST jak też na egzaminach na patent mechanika i kapitana. Łatwość we wzajemnych relacjach wynikała również z doskonałej pamięci Komandora, który zapamiętał że na Jego wykładach zawsze byłem w doskonale utrzymanym mundurze marynarskim (z pełną elegancją należną temu mundurowi jak to określał komandor), doskonale zdanych egzaminach w których przewodniczył Komisjom Egzaminacyjnym. Również pierwszy dzień pracy rozpoczął się w „pełnej gali mundurowej”. Rozpoczęliśmy pracę w budynku mieszkalnym na ul. Oficerskiej i to nam, imponowało jako że w tym czasie było nas dwóch zaledwie oficerów żegluga śródlądowej co zawsze z dumą podkreślał Komandor, a tu masz nomen omen na naszej ulicy, szczególnie wtedy gdy nasze postulaty z trudem docierały do świadomości decydentów, którzy niejednokrotnie chcieli realizować plany przewozowe „na skróty” bez uwzględniania choćby przepisów. Tym nieraz usprawiedliwialiśmy ten stan rzeczy, mamy przecież do czynienia z „cywil bandą”. W tym czasie był utworzony Wydział Budownictwa i Administracji i my byliśmy tą administracją z czym nie mógł się pogodzić Komandor, bo ustalenia były takie że będzie to Wydział Głównego Nawigatora, co z czasem nastąpiło ale już w nowym budynku, wybudowanym na ul. Wita Stwosza. Komandor fakt ten skomentował tak mówiąc do mnie: Panie Kapitanie patrz Pan jakim zdolnym narodem jesteśmy, budynek buduje nasze przedsiębiorstwo budownictwa hy-

drotechnicznego, na elementach wykonanych w stoczni rzecznej (rama H). Zajmowaliśmy na ul. Oficerskiej mały pokój obok dwóch pokoi specjalistów budownictwa gdzie m.inm. pracowała znana Pani Profesor z TŻS mgr inż. Bogusława Kędzierska. Z ich dyskusji i rozmów z nimi niejednokrotnie czerpaliśmy wiedzę potrzebną nam nawigatorom. Niezapomnianym naczelnikiem tego wydziału był mgr inż. – prymus budownictwa wodnego na Politechnice Gdańskiej, w pracy kolega a poza pracą znakomity kompan. Nie lubił jednak wina z czarnej porzeczki, z którego słynął Komandor, wolał mocniejsze trunki. To On zasłynął pewnego cichego dnia z okrzyku „znalazłem”. Co znalazłeś zapytałem wybiegając z pokoju. Błąd w kalendarzu. Był to jeden dzień poświęcony kalendarzom. Inne dni to telefoniczne. Sprawy załatwiał tylko przez telefon, inne dni to papierowe. Niszczył kopie pism i wrzucał do kosza. Ale trzeba przyznać, że za jego czasów zmodernizowano stopnie wodne na Odrze. Komandora w osłupienie wprowadzał taki luzacki styl. W pokoiku tym jak w każdym biurze były regały, szafy biurowe i biurka ALE NIEPRAWDA JEST ŻE ZA SZYBĄ BYŁ RYSUNEK ŻAGŁOWCA jak to opisał żartobliwie jeden z uczestników spotkań na mokrym pokładzie. Otóż nie pozwolił by sobie Komandor, aby coś wyrysowane nieprawdą ręką było umieszczone w witrynie. Otóż było tam zdjęcie szkunera ORP Iskra na którym Komandor podczas praktyki w podchorążówce M.W. pobił rekord wyścigu przez saling. Dalsza część opowieści o komandorze od żaglowców i doktorze od syfilisa jest prawdziwa, byłem przy tym. Tenże doktor zasłynął również tym, że na delegację do Budapesztu na posiedzenie Komisji Dunajskiej (w składzie kilku osób) przewiózł butelkę wódki i przez tydzień pobytu nie zdradził się z tym, że ma alkohol, mimo nalegania i pytań czy ktoś coś ma. W czasie powrotu na granicy jego bagaż skontrolował celnik i widząc polską wódkę powiedział „pan to ma dryg do handlu, nie dość że nie wypił pan to jeszcze pan zarobił (podczas pobytu za granicą w Polsce wódka podróżowała). Trzeba było widzieć miny wyposzczonych kolegów z delegacji. Z wódczanych zdarzeń warto jeszcze wspomnieć wesołe (dla niektórych) zdarzenie na podsumowaniu sesji Komisji Dunajskiej. Otóż uroczyście, na stojąco kelner podał na tacy do wyboru wszelkiego rodzaju alkohole w kielichach też różnego kształtu i wielkości. Jeden z bardzo wyposzczonych uczestników toastu sięgnął po największy kielich, z przeźrocystym płynem.



Wzniesiono toast i tenże uczestnik zakrzuszył się a po przyjsciu do siebie wydusił z siebie westchnienie ...”o k...wa woda”. Ale żarty na bok, zaczynają się schody!. Trudno było się przebić ze swymi sprawami w Zjednoczeniu bo wielość sprzecznych interesów a środki mimo wszystko szczupłe. Do czasu! Byliśmy spychani dotąd aż okazało się że do przewozów zagranicznych trzeba ujednoczyć polskie przepisy żeglugowe a do modernizacji dróg wodnych i do projektów konieczne są opinie nawigatorów.” Przyszła koza do woza” .Wtedy staliśmy się ważniejsi. Ale do ujednoczenia przepisów konieczne były wyjazdy do Genewy do prac w EKG ONZ w zakresie przepisów CEVNI i SIGNI. Kto o tym wiedział wówczas w Polsce. A na nas spadł obowiązek uczestniczenia konkretnego w pracach i wożenia ze sobą na wycieczki różnych vipów, którzy mieli bilety darmowego przejazdu z M.K. po całej Europie i zwiedzali piękną Szwajcarię a my od rana do nocy tyrali nad wnioskami, które należało przyjąć lub odrzucić, jeżeli tak to uzasadnić w języku obcym. Stąd w tajemnicy i z wielką intensywnością Komandor powtarzał język angielski, ja rosyjski, a wspólnie j. niemiecki, chociaż Komandor niechętnie posługiwał się tym językiem w rozmowach prywatnych (bo oficjalnym językiem był angielski, francuski, rosyjski i hiszpański), z uwagi na niemiłe wspomnienia z oflagu Woldenberg, jego ewakuację i marsz bez jedzenia oraz tragiczne wyzwalenie w miejscowości Deetz, gdzie czołg z czerwoną gwiazdą oddał strzał z pocisku rozpryskowego do stodoły w której byli jeńcy, zabijając 50 osób i wielu raniąc jak opowiadał Komandor, aczkolwiek niechętnie. Pamiątką z obozu była meteoropatia jakiej się nabawił w wyniku osłabienia organizmu. Na pół godziny przed opadami deszczu dręczyła go przez minutę niebываła senność. Wstawał, spacerował i jakoś to przechodziło, chociaż nie zawsze. Malowniczo opowiadał o życiu obozowym. Przebywał w nim ze znanymi osobami świata nauki i kultury, z wiedzy których korzystał w pełni, biegając z wykładu na wykład.

Również doskonalił język angielski i niemiecki i jak to mówił, aby nie powtórzyła się sytuacja jak ta na egzaminie końcowym na podchorążówce, gdzie jeden z podchorążych na egzaminie z j. niemieckiego, otrzymał pytanie: was macht der Kuh? Podchorąży niczym nie zrażony odpowiedział „muuuu”. Sehr gut powiedział egzaminator i cicho mruknął, za refleks. Na tym zakończył przepytывanie delikwenta słabo znającego ten język i wpisując ocenę b. dobrą. Między wykładami w obozie musiała być herbatka o 17-tej na wzór angielski, parzona z „niczego” bo rzadkością było że ktoś dostał paczkę z tym rarytasem. Po tych opowieściach jeszcze większej nabrałem ochoty do nauki języków w czym Komandor pomagał ochotczo. Dobrze że Komandor nie sprawdził tej wiedzy po latach,)przy pierwszym spotkaniu na mokrym pokładzie (, które minęły, bo załamał by ręce. Bez żywego kontaktu język ulega zapomnieniu. W latach osiemdziesiątych minionego wieku ! ustały wszelkie wyjazdy zagraniczne, brak pieniędzy i zainteresowania żeglugą śródlądową, po likwidacji Zjednoczenia dały te skutki, które widzimy obecnie.

W latach siedemdziesiątych bardzo dużo pisało się pism, wyjaśnień, wniosków, kierowanych do władz nadrzędnych i jednostek, z którymi Zjednoczenie współpracowało. Na telefon nic, tylko pismo. Hala maszyn gdzie pisały pisma maszynistki była zawalona i kolejka bardzo długa a o przyśpieszenie trzeba było usilnie prosić. Nas to nie dotyczyło, bo wcześniej posiadałem umiejętność pisania na maszynie, z czego Komandor był niezmiernie zadowolony po ujawnieniu tej umiejętności. Wtedy błyskawicznie pisaliśmy pisma, które nakazywała „dyrekcja”, nie mogąc wyjść z podziwu, że mamy takie chody na hali maszyn. Długo nie zdradzaliśmy tego, aby nie być obciążanymi dodatkowymi czynnościami, które nie leżały w naszym zakresie. Nie samą pracą w biurze się żyje. Komandor opowiadał o swojej młodości a szczególnie o służbie, chociaż krótkiej z uwagi na wojnę i przeważające siły wroga, na słynnych okrętach typu ptaszek (Jaskółka), gdzie swego czasu było tylko dwóch oficerów. Z tego czasu, oczywiście przed wojną, zostało powiedzenie: ...panie poruczniku ktoś z nas musi zostać na okręcie, ja wychodzę. Wychodząc z biura niezmiennie powtarzał: panie kapitanie ktoś z nas musi zostać, ja wychodzę. Jako mój szef miał obowiązek chodzenia do dyrektorów po podpis wychodzących pism, czego nie znosił, bo musiał tłumaczyć od a do z wszystkie sprawy, a całej swej wiedzy, która była podstawą napisania jakiejś opinii nie sposób było przekazać szczurom lądowym, jak ich nieraz nazywał w złości. Pewnego razu chcąc się poskarżyć na stosunki w fir-

mach powiedział do dyrektora „panie dyrektorze nasi dyrektorzy w firmach są jak dzieci”. Na to dyrektor wziął słuchawkę telefonu, wykręcił numer do domu i zapytał jak tam dzieci? I na tym rozmowa się skończyła. Komandor nie mógł po tym dojść do siebie przepuszczając ze świstem powietrze przez zaciśnięte zęby, jak to miał w zwyczaju, gdy był mocno poruszony. Płace w Zjednoczeniu wbrew pozorom były niskie i stąd aby utrzymać mnie w Zjednoczeniu skierowano mnie na studia w Akademii Ekonomicznej i do dodatkowej pracy w godzinach urzędowania, do nauczania w TŻŚ loży i nawigacji. Przedmioty i klasy przejąłem po kapitanie Witku Samuelu. Korzystałem długo z jego opracowań przedmiotu i wiedzy Komandora z którym konsultowałem wykłady. Zatem były to czasy intensywnej pracy na wielu frontach. W szczególności wiele czasu wymagało przygotowania naszego stanowiska na obrady w Genewie, na które jeździł Komandor wożąc wielu vipów na wyjazdy turystyczne, bo mieli bilety wolnego przejazdu przez Szwajcarię i w czasie gdy Komandor pracował w Komisji, oni zwiedzali ten piękny kraj przez sześć dni, bo tyle trwały sesje. Wtajemniczał mnie w każdy szczegół, bo zaplanował, że zastąpię go w tej pracy, bo sam wybierał się do pracy kontraktowej w Afrykańskiej Komisji Gospodarczej ONZ. Z biegiem czasu coraz mniej vipów jeździło do Genewy, bo ministerstwo ograniczało coraz bardziej środki, bo przecież wszystko było limitowane, a ja zostałem dokooptowany do wyjazdów, bo przed wyjazdem Komandora do Afryki w Komisji musiał być przedstawiony i zaakceptowany przez tamte gremia następcą, z którym można będzie rozmawiać na tematy żeglugowe.

Niejednokrotnie rozmawialiśmy o losach oficerów Marynarki Wojennej po 1945 r. i o słynnych procesach sfingowanych w latach pięćdziesiątych. Nie były to modne tematy mimo rehabilitacji oficerów uprzednio skazanych. Jak wiemy Komandor został usunięty z marynarki wojennej i podjął pracę na wybrzeżu w jednej z przetwórnicy rybnych, gdzie kobiety oprawiały ryby nożami ze zwykłej blachy. Opowiadając o tym powiedział z przekąsem: a czy wie pan panie kapitanie jaki był mój pierwszy wniosek racjonalizatorski? Kazałem naostrzyć wszystkie noże. Nie dane mu jednak było wdrażanie kolejnych wniosków racjonalizatorskich równie ważnych i nowatorskich, bo otrzymał zakaz pracy na wybrzeżu i przeniósł się do Wrocławia, co Jemu i Wrocławowi wyszło na dobre. Rozważaliśmy na mokrym pokładzie czy Komandor zrobiłby większą karierę w MarWoju od tej we Wrocławiu. Otóż moim zdaniem było to niemożliwe. Z opowiadań Komandora wynika że tam zderzyły się dwa żywioły. Jeden to oficerowie wykształceni przed wojną, z praktyką morską w czasie wojny i oficerowie powojenni niejednokrotnie wg zasady nie matura... należący najczęściej do jedynej i później przewodniej. Komandor pytany dlaczego nie poszedł ich śladem dla rozwoju kariery i nie wstąpił, odpowiedział z właściwym sobie syczeniem „myśmy takim ręki nie podawali”. To pytanie – jak było pogodzić współpracę i służbę? Niemożliwe. Śródlądzie jednak poznało się na zaletach Komandora i nagrodziło Go przywilejem kształcenia młodzieży w marynarskich mundurach, wysokimi funkcjami w administracji żeglugowej i najwyższymi odznaczeniami resortowymi i państwowymi. Cześć Jego pamięci.

*Kpt.ż.sr. Władysław Chaszczowski*

## **BRACTWO MOKREGO POKŁADU – spotkanie czerwcowe**

Czerwcowe spotkanie rozpoczęliśmy informacją o nagłej śmierci naszego kolegi kapitana ż.s. Jurka Stępnia, absolwenta TŻŚ z1967r. czcząc Jego pamięć chwilą ciszy. Jurek wiele lat przepracował w Żegludze na Odrze. Żegnamy Cię Jurku z żalem. Cześć Jego Pamięci!

Spotkanie Bractwa miało miejsce tuż po imprezie Viadrusa i 40-leciu matur Absolwentów TŻŚ w Ścinawie Polskiej k/Oławy.

Ścinawskie spotkanie miało kameralny charakter będąc „po latach” – spotkaniem kolegów, nauczycieli i wychowawców w tym braci naszego klubu i gości. Miłym akcentem spotkania było wodowanie ALBUMU poświęconego żegludze i pięknie przyrody, autorstwa Janusza Fafary i Czesia Szarka. Matką chrzestną była pani Maria Bednarska, nasza Profesorka w TŻŚ. Gościem

była także pani Bronisława Muzyka, profersorka jez. rosyjskiego. Autorom gratulujemy pięknego wydawnictwa.

Spotkanie zapewne doczeka się pełnej dokumentacji na stronie internetowej współorganizatorów, którzy dołożyli wiele starań aby impreza wypadła dobrze. Szkoda, że lokalne i wrocławskie media nie zauważyły tego w swoich przekazach. Myślę, że czas pomyśleć nad kwestią publikacji w mediach tego co dzieje się w wodniackim środowisku i powołać, być może, rzeczników ds. współpracy z mediami. Powrócimy do tego tematu po wakacjach, już z własnymi przemyśleniami.

Spotkanie na WRÓBLINIE przygotował osobiście Mietek Balcerkiewicz za co Brać bardzo dziękuje. Leszek Mulka przedstawił zebrany imprezę Viadrusa, którą współorganizował, podzielił się



Od lewej – Hubert Adamczyk, Monika Szima-Efinowicz i Wojtek Bartosiewicz



Od prawej – Kaziu Ziemiński, Jacek Sługocki, Tadek Sobiegraj, Danusia Fąfara, Wojtek Bartosiewicz

z nami swoimi spostrzeżeniami i zwrócił uwagę na niektóre niedostatki imprezy. Przy organizacji podobnej za rok może być już tylko lepiej i ciekawiej. Tadek Sobiegraj, członek łódzkiego klanu Sobiegrajów, były redaktor Żeglarza Odrzańskiego, gazety zakładowej ŻNO, przyjął na siebie obowiązki kronikarza Bractwa Mokrego Pokładu.

Jesteśmy przekonani, że wiedza fachowa i zdobyte doświadczenie w redagowaniu łódzkiej gazety przyda się w znakomitym prowadzeniu naszej kroniki.

Brat Janusz Fąfara przedstawił dwie impresje filmowe – ze Ścinawy Polskiej, świeżutki materiał i historyczny o żegludze minionego czasu.

W lipcu zapowiada kolejny odcinek o żegludze. Janusz pracuje także nad pozyskaniem filmu fabularnego poświęconego żegludze i ludziom którzy ją budowali, tworzyli. Wspomnienie o Komandorze Mieczysławie Wróblewskim autorstwa Władka Chaszczowskiego ukaże się w 94 numerze Prosto z Pokładu.



Uczestnicy spotkania

Dzisiaj mogę już podać, że Izba Pamięci w TŻŚ będzie otwarta we wrześniu br. W tym samym terminie przewidziano odsłonięcie tablicy pamiątkowej poświęconej Pionierom Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Inicjatorem i fundatorem odtworzenia tablicy jest zarząd Stowarzyszenia Absolwentów TŻŚ. Obecny na spotkaniu brat Jurek Onderko, przypomniał, że wraz z Panią Marią Bednarską, profesor-



Jacek Sługocki w hełmie z okresu II wojny światowej подарowanego Bractwu przez naszego brata Mariana Busza z Bydgoszczy



Jurek Onderko – nasz brat, jeden z najstarszych absolwentów służących fachową wiedzą w odbudowie Nadbora



ką j. polskiego TŻŚ, ułożyli ostateczną jej treść, a miało to miejsce w latach osiemdziesiątych minionego wieku. W archiwum Janusza Fąfary zachowały się zdjęcia z uroczystości odsłonięcia tablicy, które pomogły zachować identyczną treść.

Kolejna uroczystość 40-lecia matur absolwentów TŻŚ odbędzie się w dniach 24–27 czerwca br. w Kudowie Zdroju. Imprezą towarzyszącą będzie wodowanie książki pt. JUNGOM RÓWNI – tom II, autorstwa Waldka Mielczarka, absolwenta TŻŚ z 1971 r.

Kolegom – Jubilatom, Osobom Towarzyszącym, Gościom i Autorowi książki poświęconej życiu w Szkole – Bractwo życzy przeżywania pięknych chwil, wzruszeń i odnowienia przyjaźni.

Wojtek Bartosiewicz, budowniczy domków na wodzie, jeden z prekursorów tego budownictwa, nasz brat – zaprasza Bractwo na lipcowe spotkanie połączone z oficjalnym wodowaniem swego pierwszego domku zacumowanego vis a vis NADBORA.

Za zaproszenie pięknie dziękujemy i przybędziemy licznie 7 lipca (czwartek) o godz. 17.00.

W imieniu Bractwa i Gospodarza spotkania zapraszam wszystkich zainteresowanych na to wyjątkowe spotkanie.

Zbyszek Priebe  
Bractwo Mokrego Pokładu

## Festyn wodniacki na Odrze „Piana Bosmana” – Oława 2011

W dniach 28–29 maja w Oławie, a właściwie w Ścinawie Polskiej – przedmieściu Oławy, odbył się festyn wodniacki pod nazwą „Piana Bosmana”. Festyn był jednocześnie oficjalną inauguracją sezonu motorowodniackiego na Dolnym Śląsku. Celem imprezy była promocja rzeki Odry oraz popularyzacja motorowodnictwa, wioślarstwa i żeglarstwa, a także promocja miasta i gminy Oława oraz powiatu oławskiego. Gospodarzami imprezy byli: burmistrz Oławy Franciszek Paździenik, starosta oławski Zdzisław Brezeń i wójt gminy Oława Jan Kownacki.

Festyn został zorganizowany przy współpracy Bractwa Motorowodnego „Piana Bosmana” w Ścinawie Polskiej, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu i Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu oraz samorządów miast i gmin położonych nad Odrą na obszarze województwa dolnośląskiego i opolskiego. Koordynatorem przedsięwzięcia była wrocławska Agencja Artystyczna „Jedynka”.

Festyn rozpoczął się uroczystość w samo południe 28 maja paradą jednostek pływających, w której wzięło udział kilkadziesiąt jednostek – motorówki duże i małe, pontony, poduszkowce, a nawet

kanadyjki. Flotylla ta przepłynęła kanałem Odry przez służę Oława i dalej Odrą do centrum Oławy wzbudzając duże zainteresowanie mieszkańców. Po powrocie do Ścinawy Polskiej, na półwyspie między kanałem do służy i kanałem młyńskim, odbył się piknik turystyczno-rekreacyjny połączony z występami artystycznymi, imprezami sportowymi i konkursami. Na estradzie występowały zespoły muzyczne, w tym zespoły szantowe i tradycyjna orkiestra dęta. Niedaleko estrady ustawione zostały stoiska





Witaj Pirat Zyga

Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu i Dolnośląskiej Organizacji Turystycznej, gdzie można było otrzymać foldery i inne materiały informacyjne na temat gospodarki wodnej i turystyki wodnej. Natomiast Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu prezentował bardzo ciekawą wystawę z okazji jubileuszu 50-lecia istnienia. Oczywiście, jak na prawdziwy festyn przystało, były również stoiska gastronomiczne.

Dużym zainteresowaniem cieszył się statek szkolny „Sucharski” Technikum Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu, a możliwość zwiedzania statku stanowiła jedną z atrakcji festynu. Inną atrakcją były pokazy skoków narciarskich za motorówką „Hol show”, które wzbudziły wielkie entuzjazm publiczności. A do statku pasażerskiego „Kaczuszka”, który przyplłynął Odrą z Wrocławia ustawiała się kolejki chętnych na rejsy po Odrze.

W „Tawernie Kapitańskiej” tuż nad Odrą odbywało się spotkanie absolwentów rocznika 1971 nieistniejącego już Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Furorę robił pirat Zyga (też absolwent TZŚ), który witał przybywających gości.

Nie brakło atrakcji także w następnym dniu festynu. Najważniejszym punktem programu były wyścigi łodzi smoczycy o Puchar Wojewody Dolnośląskiego Aleksandra Marka Skorupy. W wyścigach wzięły udział załogi urzędów samorządowych województwa dolnośląskiego. Startowało 6 załóg. Zwyciężyli samorządowcy z Jelcza-Laskowic, drugie miejsce za-

jeli ich koledzy z Oławy, a trzecie pracownicy MPWiK z Wrocławia. Kilka godzin później załogi te stanęły do konkursu przygotowanego przez RZGW pod nazwą „Bądźmy wodoodporni”. Konkurs polegał na zbudowaniu najlepszego wodoodpornego wału przeciwpowodziowego z worków wypełnionych piaskiem. Doping publiczności i zaangażowanie drużyn było tak duże, że wynik zmagania nie był pewny do samego końca. Ostatecznie zwyciężyła drużyna z Urzędu Miejskiego w Oławie, która najszybciej zbudowała poprawny wał z worków z piaskiem.

Dla miłośników żeglarstwa odbyły się mini regaty łodzi żaglowych klasy Optimist, a dla miłośników nowinek pokaz lotu poduszkowca. Odbyły się także pokazy ratownictwa wodnego przez WOPR.

Festyn wodniacki „Piana Bosmana” zakończył się w niedzielę wieczorem rozdaniem nagród i dyplomów, a burmistrz Oławy Franciszek Paździerz zapowiedział, że impreza ta będzie się odbywała cyklicznie co roku. **Panie Burmistrzu, trzymamy za słowo!**

Festyn „Piana Bosmana” był imprezą udaną. Dopisała pogoda i frekwencja, a zainteresowanie imprezą było większe niż oczekiwano.

Gratulujemy pomysłodawcom i organizatorom festynu dobrego pomysłu i udanej realizacji.

Do zobaczenia za rok.

*Leszek Mulka*  
Wiceprzewodniczący Komisji Turystyki  
Żeglarskiej Zarządu Głównego PTTK

## Generał Mariusz Zaruski – 70. rocznica śmierci

8 kwietnia minęło 70 lat od śmierci generała Mariusza Zaruskiego, człowieka wielce zasłużonego dla Polski, dla turystyki górskiej i ratownictwa górskiego, dla harcerstwa, a przede wszystkim dla polskiego żeglarstwa. Działalność gen. Mariusza Zaruskiego miała charakter ogólnopolski i ogólnonarodowy. Sejm RP uchwałą z dnia 12 stycznia 2007 r. uznał, iż „generał Zaruski dobrze zasłużył się Polsce”. Dlatego oficjalne uroczystości upamiętniające postać Generała miały charakter państwowy, a

symboliczne miejsce wiecznego spoczynku Generała, jako miejsce pamięci narodowej, znalazło się pod opieką Państwa Polskiego.

Patronat nad obchodami 70. rocznicy śmierci generała Mariusza Zaruskiego objął Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Bronisław Komorowski. Koordynatorem i współorganizatorem tego przedsięwzięcia była Kancelaria Prezydenta RP. Zostało ono zrealizowane wspólnie z Polskim Towarzystwem Turystyczno - Krajoznawczym, Polskim Związkiem



Żeglarskim, Polskim Związkiem Motorowodnym i Narciarstwa Wodnego, Urzędem ds. Kombatantów i Osób Represjonowanych, Radą Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa.

Celem tego przedsięwzięcia było przypomnienie Osoby Generała i ożywienie jego dzieła, jakim było stworzenie polskiego żeglarstwa morskiego i morskie wychowanie młodzieży, zasługi dla harcerstwa, taternictwa, turystyki górskiej, narciarstwa i ratownictwa górskiego.

Główne uroczystości upamiętniające gen. Mariusza Zaruskiego oraz przejęcie przez Państwo Polskie opieki nad jego miejscami Jego Pamięci odbyły się 18 kwietnia 2011 r. w Chersoniu.

Program uroczystości był bardzo bogaty:

- przy tablicy pamięci generała Zaruskiego w kościele katolickim w Chersoniu złożono kwiaty, a żołnierze z kompani reprezentacyjnej Wojska Polskiego w galowych mundurach marynarskich wystawili posterunek honorowy,

- w intencji Generała została odprawiona msza święta celebrowana przez biskupa Bronisława Bierackiego,

- z wieży kościelnej rozległo się 70 uderzeń dzwoonu „Generał Zaruski” – podzwonne dla generała Zaruskiego,

- przy grobie gen. Zaruskiego żołnierze z kompani reprezentacyjnej Wojska Polskiego w galowych mundurach marynarskich oraz harcerze z Kręgu Morskiego wystawili posterunek honorowy i oddali honory,

- przedstawiciele polskich instytucji, organizacji i szkół złożyli wieńce i kwiaty,

- został odegrany na trąbce „Capstrzyk” i „Śpij kolego”,

- odśpiewano wspólnie znaną pieśń harcerską i żeglarską „Na pokładzie Zawiszy”.

Stronę polską reprezentowali:

- przedstawiciele Kancelarii Prezydenta RP: szef Kancelarii minister Jacek Michałowski, sekretarz

stanu minister Dariusz Młotkiewicz i Waldemar Strzałkowski,

- Jan Ciechanowski, szef Urzędu ds. Kombatantów i Osób Represjonowanych,

- Maciej Duncewicz z Rady Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa,

- przedstawiciele środowisk żeglarskich, górskich i turystycznych, harcerstwa oraz 17 szkół imienia generała Mariusza Zaruskiego.

Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze reprezentował Przewodniczący Komisji Turystyki Żeglarskiej Zarządu Głównego PTTK Wojciech Skóra.

Na uroczystości obecni byli także liczni przedstawiciele polonii chersońskiej.

Przemówienie okolicznościowe wygłosił szef Kancelarii Prezydenta RP minister Jacek Michałowski, który następnie udekorował prezes polonii chersońskiej Rozalię Lipińską Złotym Krzyżem Zasługi przyznany przez Prezydenta Rzeczypospolitej.

Prezes Rozalia Lipińska odczytała akt przekazania przez polonię chersońską grobu-pomnika, tablicy pamięci i innych miejsc poświęconych pamięci generała Zaruskiego pod opiekę Rady Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa. Następnie minister Dariusz Młotkiewicz przekazał merowi Chersonia puchar przechodni im. generała Zaruskiego, ufundowany przez Prezydenta RP, dla zwycięzcy biegu w dorocznych regatach organizowanych w czasie Dni Chersonia.

Przewidziana jest kontynuacja obchodów rocznicy śmierci generała Zaruskiego o mniej uroczystym, ale za to bardziej żeglarskim, charakterze:

- żeglarsko-motorowodny rejs pamięci gen. Mariusza Zaruskiego Warszawa–Chersoń, rzekami: Wisła, Bug, Prypeć, Dniepr, w dniach 20 lipca–25 września 2011 r.,

- udział polskich załóg w regatach żeglarskich 18 września w ramach Dni Chersonia,

- dziewiczy rejs, po odbudowie i remoncie, żaglowca „Generał Zaruski” do Chersonia w celu oddania hołdu prochom Generała.

Turyści, harcerze, żeglarze! Uczcijcie pamięć generała Mariusza Zaruskiego, człowieka nie-

zwykłego, czołowej postaci Polski przedwojennej, przypominając Jego dokonania i Jego zasługi dla Polski.

*Leszek Mulka*

## Gospodarka wodna zapomniała o żegludze i gospodarce wodnej

Jesteśmy w przededniu fundamentalnych zmian, które w gospodarce wodnej wprowadza ustawą o usuwaniu skutków powodzi. Wszystkich zainteresowanych nurtują pytania: W jakim kierunku pójdzie reorganizacja? Czy gospodarka wodna zmieni się we właściwy dla korzystających z wody sposób? Czy korzystanie z akwenów transportowych, nie łatwe obecnie, będzie bezpieczne? Czy na Odrzańską Drogę Wodną (dalej ODW) wróci transport? Poniżej przytaczam kilka uwag do aktualnego sposobu zarządzania ODW i nasuwające się i oczekiwane kierunki zmian.

Podstawowymi barierami hamującymi rozwój żeglugi na Odrzańskiej Drodze Wodnej są kwestie zarządzania i finansowania. Do najważniejszych barier zarządzania należy zaliczyć:

- rozproszony system zarządzania,
- słaby system zarządzania międzynarodowym obszarem dorzecza,
- brak zarządzania zlewniowego,
- niewystarczająca społeczna reprezentacja zlewni,
- kwestia przestrzegania zasad hydrauliki,
- konieczność konsolidacji terenów i urządzeń związanych z gospodarką wodną dorzecza.

Natomiast do najważniejszych kwestii finansowania ODW negatywnie wpływających na transport rzeczy należą:

- brak funduszu gospodarki wodnej,
- słabo określony katalog produktów i usług wodnych,
- problematyka zlecania części zadań gospodarki wodnej podmiotom zainteresowanym.

Poniżej rozwinę wskazane bariery transportu wodnego stawiając diagnozę oraz formułując wnioski.

### Rozproszony system zarządzania ODW

#### Diagnoza

Administracja wodno-żeglugowa ODW jest podzielona między liczne działy administracji rządowej m.in.: Gospodarkę Wodną, Transport i Rozwój Wsi. Na czele każdego z tych działów stoi inny minister realizujący własną politykę. Nakreślone przez ministrów cele są różne, a niekiedy są ze sobą sprzeczne. Każdy z działów administracji rządowej reprezentowany jest terenowo przez kilku dyrektorów. Gospodarkę Wodną reprezentują Dyrektorzy Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach, Wrocławiu i Szczecinie. Transport, a w nim żeglugę śród-

ładową, reprezentują Dyrektorzy Urzędów Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu, Wrocławiu i Szczecinie. Melioracje należące do działu Rozwój Wsi, zostały zlecone Marszałkom województw i działającym w urzędach marszałkowskich Zarządom Melioracji i Urządzeń Wodnych za tę część działań państwa na ODW odpowiedzialni są Marszałkowie województw Śląskiego, Opolskiego, Dolnośląskiego, Lubuskiego i Zachodniopomorskiego. Gospodarkę Morską reprezentuje Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie. Jak z powyższego wynika za różne elementy gospodarki wodnej odpowiadają różni ministrowie. Organów terenowych właściwych dla ODW jest kilkanaście. Tak rozproszony system zarządzania ODW uniemożliwia podejmowanie racjonalnych decyzji dotyczących rzeki.

#### Wnioski

System zarządzania ODW powinien być kompletny rzeczowo i zawierać m.in. takie elementy jak regulacja przepływów wody, melioracje, transport rzeczny, energetyka wodna, turystyka a nawet Gospodarka Morska. Dla sprawnego zarządzania w ramach jednego resortu należy połączyć dziedziny, których istnienie zależy od sprawnej gospodarki wodnej np.: Gospodarka Wodna, Gospodarka Morska oraz dziedziny pokrewne takie jak żegluga śródlądowa, melioracje, energetyka wodna, turystyka wodna.

### Słaby system zarządzanie międzynarodowym obszarem dorzecza

#### Diagnoza

Ważnym elementem zarządzania ODW jest położenie rzeki Odry. Około 100 kilometrowy odcinek Odry leży na terytorium Czech, około 250 km odcinek rzeki to granica między Niemcami i Polską. Pozostała część leży na terytorium Polski. W myśl tzw. Dyrektywy Wodnej Gospodarka Wodna na rzekach leżących w granicach kilku państw UE powinna być ustalana i realizowana w ramach tych państw. Nie istnieją żadne skuteczne inicjatywy, które by czyniły zadość zasadzie komplementarnego zarządzania Odrą w ramach nadodrzańskich państw członkowskich. Zaprzeczeniem zasady międzynarodowego zarządzania ODW jest ustawa Program dla Odry 2006. Ustawa została uchwalona przez wejściem Polski do UE. Rodzące się inicjatywy będące uzupełnieniem ustawy świadczą, że nie spełnia ona aspiracji regionów, czego wyrazem są liczne programy alternatywne np:

- 1 Projekt Planu Gospodarowania Wodami w Międzynarodowym Obszarze Dorzecza Odry z 22 grudnia 2008 r sporządzony w ramach Międzynarodowej Komisji Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniem (MKOOpZ). Podstawowy cel to renaturyzacja rzeki
- 2 Projekt umowy Polsko-Niemieckiej dotyczący ochrony przed powodzią obszarów Odry Granicznej i ujścia Odry przygotowywany przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie. Podstawowy cel to ochrona przed powodzią odcinka granicznego Odry
- 3 Projekt Modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej na od Brzegu Dolnego do ujścia rzeki Nysy Łużyckiej przygotowywany przez Ministerstwo Infrastruktury. Podstawowy cel to modernizacja odcinka Odry do IV klasy żeglowności

W krajach członkowskich UE dla wspólnego zarządzania rzekami międzynarodowymi takimi jak Odra tworzone są komisje. Przykładem tu mogą być Komisja Mozeli powołana w 1956 r., którą tworzą Republiki Federalnej Niemiec, Francja, Luksemburg oraz Komisja Sawy powołana w 2005 r. i tworzą ją Bośnia i Hercegowina, Jugosławia, Chorwacja i Słowenia.

#### Wnioski

W celu m.in. rozłożenia kosztów utrzymania rzeki na państwa Nadodrza, a także w celu racjonalnego zarządzania dorzeczem i jego przepływami nie tylko w czasie powodzi i suszy, system zarządzania ODW powinien uwzględniać także zlewniowe zarządzanie w ramach wszystkich państw Nadodrza. System taki mógłby powstać na zasadzie powołania trójstronnej komisji międzynarodowej zajmującej się kompleksowo sprawami ODW.

### Brak zarządzania zlewniowego

#### Diagnoza

Tak jak wcześniej wskazano Odra przepływa przez różne województwa, regiony, państwa. Obecny system zarządzania ODW opiera się na zarządzaniu regionem wodnym, zarządzaniu w ramach województwa, czy w ramach inaczej ustalonych administracyjnie granic. Podstawową jednostką służącą planowaniu, identyfikacji problemów, zarządzaniu jest dorzecze. Tylko w ramach zlewni całego dorzecza można szacować i obliczać natężenie przepływów wody a co za tym idzie planować i realizować politykę gospodarczego wykorzystanie wody dla przemysłu, rolnictwa, aglomeracji miejskich, dbać o bezpieczeństwo powodziowe, transport wodny.

#### Wnioski

System zarządzania ODW powinien być komplementarny miejscowo w ramach zlewni. Rzeka nie powinna być zarządzana w ramach ustalonych administracyjnie granic. Zarządzać zlewnią powinien jeden właściwy terytorialnie organ. O powinności zlewniowego zarządzania dorzeczami przez państwa członkowskie mówi Dyrektywa Wodna.

### Niewystarczająca społeczna reprezentacja zlewni

#### Diagnoza

Przy aktualnie istniejących strukturach administracji rządowej istnieje kilka społecznych rad, które w różny sposób wpływają na politykę organów, przy których zostały powołane. Obecne rady powoływane są na wniosek dyrektorów i nie do końca są reprezentatywne.

#### Wnioski

Dla społecznej reprezentacji dorzecza Odry należy stworzyć radę w skład której będą wchodzić reprezentanci wszystkich dziedzin i społeczności zależnych od funkcjonowania gospodarki wodnej np.: samorządy lokalne, przemysł, rolnictwo, transport i logistyka, energetyka, ochrona środowiska. Skład reprezentacji dziedzin obecnych w radzie powinien być w części określony. Decyzje rady, w pewnych warunkach, powinny być obligatoryjnie uwzględniane przez organ terytorialny ds dorzecza Odry.

### Kwestia przestrzeganie zasad hydrauliki

#### Diagnoza

Każda najdrobniejsza punktowa ingerencja w rzekę np. budowa nabrzeża, zmiana położenia ostrogi skutkuje zmianą warunków przepływów poniżej tej ingerencji. Warunki hydrauliczne zmieniają się z biegiem rzeki nie tylko z powodu ingerencji człowieka. Zmiany następują także w sposób naturalny w związku np. z kolejno pojawiającymi się dopływami.

#### Wnioski

Prowadzenie regulacji rzeki powinno odbywać się w sposób komplementarny, dokładny, systematyczny i być realizowane wg podstawowej zasady hydrauliki: regulacja rzeki powinna być prowadzona od źródeł do ujścia, tak jak budowane jest każde urządzenie służące do przepływu wody. Nie można dopuścić do regulacji tylko część ODW i dodatkowo wbrew zasadzie od źródeł do ujścia.

### Konieczność konsolidacja terenów i urządzeń związanych z gospodarką wodną dorzecza.

#### Diagnoza

Wiele terenów przyległych lub urządzeń wodnych bezpośrednio związanych z akwenem takich jak zbiorniki wodne, poldery, wały, upusty, rowy, kanały żeglowne, kanały ulgi i in. należy do różnych właścicieli. Są to m.in. samorządy terytorialne, jednostki gospodarcze, osoby fizyczne. Rozdrobnienie i podział własności uniemożliwia skuteczne zarządzanie zlewnią.

#### Wnioski

Ważnym elementem powinno być pozostawienie w gestii zarządzania ODW terenów i urządzeń związanych z gospodarką wodną. Powinność ta powinna być realizowana m.in. na podstawie zasady władania

terenem od wału do wału. Zarządzający powinien mieć niczym nie ograniczone prawo do regulowania przepływów wody oraz do projektowania ulepszonych zasad regulacji przepływów. Takie prawo jest mocno utrudnione bez możliwości prowadzenia inwestycji lub korzystania z terenu bezpośrednio przyległego do rzeki. Wszelka działalność gospodarcza prowadzona w ramach dorzecza powinna być podporządkowana Gospodarce Wodnej.

## **Brak funduszu gospodarki wodnej**

### **Diagnoza**

Kolejną obok zarządzania istotną kwestią jest finansowanie regulacji ODW. Brak systemu finansowania jest barierą hamującą rozwój żeglugi na ODW. Gospodarka wodna ma duże szanse być dziną samofinansującą się. Dla realizacji tego postulatu ważne jest określenie systemu opłat za korzystanie z wody oraz usług i produktów jakie może ta gospodarka świadczyć. Obecnie działania powinny pójść w dwóch kierunkach: zmniejszenie kosztów utrzymania oraz szukanie źródeł finansowania. Gospodarka wodna jest dziedziną, która nie wypracowuje środków na własne utrzymanie. Nie dostaje też oczekiwanej wielkości środków, Uniemożliwia to rozwój a nawet utrzymanie ODW.

### **Wnioski**

Ważnym elementem poszukiwania źródeł finansowania jest stworzenie funduszu gospodarki wodnej. Dysponentem funduszu powinni być, szefowie dorzeczy, którzy go wypracowują. Wydaje się, że dla efektywności systemu nie należy tworzyć jednego centralnego funduszu lecz dwa, tyle ile jest dużych dorzeczy. Pieniądze wypracowywane powinny zostawać w dorzeczu tak aby mobilizować decydentów do jego rozwoju. W ramach zlewni - dorzecza ODW powinien być utworzony taki fundusz. Na fundusz ten powinny trafiać środki z tytułu produktów i usług wodnych. Środki zgromadzone w funduszu pozwoliłyby na utrzymanie oraz rozwój dorzecza. Powstanie funduszu pośrednio wymusza Dyrektywa Wodna, która wprowadza zasadę zwrotu kosztów poniesionych na inwestycje wodne.

## **Słabo określony katalog produktów i usług wodnych**

### **Diagnoza**

Obecny system nie motywuje organów gospodarki wodnej do pozyskiwania funduszy i określania katalogu usług wodnych. Pieniądze wypracowywane przez administrację wodną nie trafiają do niej lecz do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW). Zakres usług wodnych określa Prawo Wodne i Prawo Ochrony Środowiska. Wydaje się jednak, że liczba usług wodnych mogłaby być większa niż określone, dodatkowo istnieje ciągłe zapotrzebowanie na nowe usługi. Istotną niedogodnością istniejącego syste-

mu jest finansowanie w ramach NFOŚiGW dwóch sprzecznych ze sobą celów: Gospodarki Wodnej i Ochrony Środowiska.

### **Wnioski**

Podstawowym elementem funduszu gospodarki wodnej powinien być otwarty katalog usług i produktów wodnych. Za świadczone przez decydena dorzecza usługi i sprzedaż produktów powinien on móc popierać opłaty. Opłaty te mogą być pobierana np. za sprzedaż wody, sprzedaż kruszywa, ochronę przed powodzią, prowadzenie energetyki wodnej, prowadzenie przewozu osób i towarów, postoje statków, dzierżawę terenów przywodnych, dzierżawę akwenów. Do sporządzenia katalogu usług wodnych zobowiązuje nas Dyrektywa Wodna, która wprowadziła zasadę zwrotu kosztów poniesionych na inwestycje wodne. Nabywcami usług i produktów wodnych powinny być osoby fizyczne, samorządy oraz podmioty gospodarcze.

## **Problematyka zlecenia części zadań gospodarki wodnej podmiotom zainteresowanym**

### **Diagnoza**

Ważnym elementem zmniejszenia kosztów utrzymania jest włączenie w system gospodarki wodnej podmiotów zainteresowanych. Mogą to być np.: organizacje społeczne, samorządy, jednostki gospodarcze lub ich związki. Obecnie istnieją nieliczne możliwości włączenia podmiotów zainteresowanych w taki system. Np. wg ustawy o żegludze śródlądowej jest możliwość na zasadzie partnerstwa publiczno-prywatnego utrzymanie dróg wodnych. Jak wskazują przykłady, samorządy terytorialne oraz podmioty gospodarcze zainteresowane są uczestnictwem w kosztach gospodarki wodnej oraz samodzielną organizacją wodnych przedsięwzięć gospodarczych.

### **Wnioski**

Właściwe podmioty powinny mieć prawo inwestować, zarządzać i pobierać opłaty gospodarki wodnej. Przykładami takich działań mogą być np. melioracje, budowa dróg wodnych, budowa elektrowni wodnych, ochrona przed powodzią. Realizacja inwestycji wodnych czy przekazywanie w zarząd elementów gospodarki wodnej powinna odbywać się na zasadzie podpisywania porozumień, umów między organem zarządzającym dorzeczem a podmiotem zainteresowanym.

Ważnym elementem finansowania gospodarki wodnej oprócz funduszu wodnego powinien pozostać budżet państwa oraz fundusze UE. Państwo przez finansowanie niektórych przedsięwzięć wspierać będzie te, na których mu zależy.

*Dr Jan Pyś*

## Zanurzeni w Starej Baśni

Na terenie Powiatowego Zespołu Szkół Nr 3 w Sobótce 18 czerwca odbył się całodniowy Festyn historyczno – rekreacyjny pt „Zanurzeni w Starej Baśni”. Organizatorem byli nauczyciele i uczniowie Zespołu Szkół a także goście m.in. z Rosji i Ukrainy. Inspiracją międzynarodowego projektu stała się „Stara Baśń” Józefa Ignacego Kraszewskiego.

Impreza została przygotowana profesjonalnie. Doskonale nagłośnienie zapewniało widzom jasny komentarz toczących się zdarzeń oprawiony muzyką z epoki. Tym samym zadbano o dramaturgię i ciągłość akcji widowiska.

Młodzież pokazała min jak wije wianki, tańczy, śpiewa, strzela z łuku, prezentuje własnoręcznie wykonane i uszyte stroje, jak prezentuje dramy historyczne. Instruktorzy z firmy rekonstruującej historię średniowieczną zaprezentowali pokazy walk i zręczności rycerskiej. „Grodzisko” otoczył płot z chrustu, tak że należało przejść przez drewnianą bramę z posterunkiem dla straży. Wewnątrz średniowiecznej wioski rozstawiono scenę z nagłośnieniem, namioty. Rozpalono ognisko.

Przybyli mieszkańcy. Siedząc przy ławach zastawionych orzechami do własnoręcznego łupania mogli obserwując pokazy zastanowić się czy samemu nie wypróbować własnych sił w lepieniu

garnków, strzelaniu z łuku, itp. Wielu się na to decydowało.

Największą zabawą były zawody w składzie: dorosły i dziecko. Zgłosiło się kilkanaście zespołów. Zadanie polegało na przebiegnięciu i powrocie do miejsca startu w jak najkrótszym czasie. Należało przy tym wydrzeć skarb rabusiom, nie dać im porwać dziecka i nie dać ustrzelić się z łuku. Za porwanie i trafienie przez łucznika doliczano karne sekundy. Ta zabawa przyciągnęła uwagę wszystkich obecnych.

Przy lapidarium Muzeum Ślązańskiego ulokowały się stoiska kiermaszowe książek historycznych i regionalnych. Stoisko FOMT znajdowało się na tle 14-tu sztuk rolapów (pionowych „banerów”) wystawy FOMT pt „Zabytki techniki Gór Sowich”. Były one okazją do popularyzacji nieznanymi zabytków i znanych/nieznanymi postaci regionu widzom i wszystkim zainteresowanym. Kto nie był i nie widział – niech żałuje.

FOMT i Bractwo „Mokrego Pokładu” godnie reprezentowali: student Politechniki Wrocławskiej, członek Międzywydziałowego Studenckiego Koła naukowego „Ochrony zabytków techniki HP Nadbor” Marcin Gruca, Wojciech Śledziński a także przybyli z małżonkami Zbigniew Priebe i Ryszard Majewicz. Z wielką życzliwością opiekowała się nimi nauczycielka fizyki Teresa Ryba, za co należą się jej specjalne podziękowania.

Gratulujemy Organizatorom udanego projektu, a zwłaszcza Monice Szima-Efinowicz za czuwanie nad scenariuszem imprezy oraz za zaproszenie do projektu FOMT i Bractwa Mokrego Pokładu, które powinny w przyszłych tak wartościowych przedsięwzięciach postarać się bardziej o ich rozpropagowanie.

O czym zaświadcza i o co prosi

*Kpt „Nemo”*



Majewiczowie i Tatomirowie

## „Pierwszy kwietnia dniem lania wody we Wrocławiu” – 2

Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji we Wrocławiu 03.03.2011 r. z dumą otworzyło „stronę” na Facebooku pt: „MPWiK – 140 lat we Wrocławiu, z artykułem wstępnym pt: „140 lat wrocławskich wodociągów” ([www.facebook.com/media/set/?=pa](http://www.facebook.com/media/set/?=pa).) MPWiK informuje: „1 sierpnia 1871 roku oddana do użytku została Wieża Ciśnień „Na Grobli” – główny element centralnego wodociągu miejskiego. Przyjmuje się, że od tego momentu możemy mówić o współczesnym komunalnym przedsiębiorstwie wodociągowym we Wrocławiu.”

Dla przypomnienia – jest to ta sama wieża ciśnieniowa, która była pierwszą siedzibą FOMT, a z której jeden z Jej Założycieli (MPWiK właśnie) zmusił FOMT do poszukiwania innego locum. Jest to ta sama wieża ciśnieniowa, która od dziesiątków lat stoi niedostępna dla Wrocławian i turystów, a nawet zainteresowanych specjalistów, i ta sama, w której trwają wciąż tajne prace (patrz wcześniejsze felietony KPT „Nemo”). A jej przyszłość owiewa aura tajemniczości.

Pięć lat temu, „MPWiK też obchodziło swoje 135-lecie” Jak donosił MAC w: KRÓTKO („Gazeta Wyborcza” – Wydarzenia – Wrocław z piątku 1 września 2006 r.) „Za datę powstania wodociągów (wrocławskich) przyjmuje się 1 sierpnia 1871, kiedy to rozpoczął działalność Zakład Uzdatniania Wody na Grobli.” W ślad za Biuletynem „Prosto z Pokładu” sprzed pięciu lat – Kpt „Nemo” ponawia swoje stanowisko w tej sprawie – skorygowane o te pięć lat właśnie. A więc:

Kpt „Nemo” wnioskuje ponownie o zmianę cyfry w obchodach rocznicowych. Gdyby niniejszy wniosek został przyjęty – wtedy można by przyjąć (w zależności od przyjętego wariantu) następującą treść notatki prasowej na Facebooku oczywiście:

Wariant I: „740 lat wrocławskich wodociągów”. Za datę powstania wodociągów wrocławskich przyjmuje się 1272 rok, kiedy to Henryk IV Probus nadał miastu prawo korzystania z wo-

dociągu – niezbędne do utworzenia pierwszego (piastowskiego) wodociągu w mieście.

Wariant II: „625 lat wrocławskich wodociągów”. Za datę powstania wodociągów wrocławskich przyjmuje się 1386 rok, kiedy to rozpoczęła działalność czerpalnia wody nad Odrą – pierwszy komunalny zakład wodociągowy w mieście.

Wariant III: „59 lat wrocławskich wodociągów”. Za datę powstania wodociągów wrocławskich przyjmuje się 1952 rok, kiedy to powstało MPWiK we Wrocławiu – polskie, „powojenne”, nam współczesne, komunalne przedsiębiorstwo wodociągowe we Wrocławiu, znamienne jakością produkowanej wody i starannością w odcinaniu nam dostępu do dzieł europejskiej kultury technicznej.

Wariant IV: „35 lat wrocławskich wodociągów”. Za datę powstania wodociągów wrocławskich przyjmuje się 1976 rok, kiedy to rozpoczął działalność najnowszy i ostatni Zakład Produkcji Wody – na Mokrym Dworze.

Wariant V: „18 lat wrocławskich wodociągów”. Za datę powstania wodociągów wrocławskich przyjmuje się 1 kwietnia 1993 roku, kiedy to MPWiK rozpoczęło działalność – jako nam współczesna, komunalna wodociągowa, jednoosobowa spółka z ograniczoną odpowiedzialnością gminy Wrocław.

Oczywiście każdy może przyjąć także dowolny inny wariant, dotąd może powszechnie nieznanym – wg uznania własnego. Wnioskodawca przyjmuje ten z ograniczoną odpowiedzialnością – ten piąty, ostatni (w 2006 r. trzynasto a obecnie) osiemnastoletni – z pierwszego kwietnia. Dlaczego? Jakby nie było to nie bawia nas ani zmiany miana obecnej firmy „produkującej” z „surowca” wodę, ani jej działania maskujące destrukcyjną jej aktywność na gruncie ochrony dziedzictwa cywilizacyjnego Wrocławia, ani jubileusze, w kontekście kultury niewiele znaczące.

Co zauważa ze smutkiem

*Kapitan „NEMO”*

**Korespondencje prosimy kierować na adres:**

**H)P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27  
e-mail [nadbtor@pwr.wroc.pl](mailto:nadbtor@pwr.wroc.pl); <http://www.nadbtor.pwr.wroc.pl>, „Braćwo Mokrego Pokładu”**

**Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek**

**Mecenas Biuletynu: Fundusz Regionu Wałbrzyskiego.**