

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 96–97

Rok IX

Sierpień–Wrzesień 2011 r.

Politechnika Wrocławska Studia Podyplomowe Archeologii Przemysłowej

5 sesja

Przypomnijmy. Pierwsza sesja odbyła się w Górach Sowich, kolejne na Wrocławskim Węźle Wodnym, w Sowiogórskim Muzeum Techniki, w czeskiej Ostrawie i w Koprivnicy, ostatnia na Bydgoskim Węźle Wodnym i na Kanale Elbląskim.

7 lipca spotkaliśmy się na słuzie Miejskiej w Bydgoszczy. Tam z udziałem dr inż. Edwarda Ossowskiego – prezesa Żeglugi Bydgoskiej i członka Rady Fundacji Otwartego Muzeum Techniki oraz Stanisława Wrońskiego, urbanisty i architekta, autora programu rewitalizacji Bydgoskiego Węzła Wodnego podjęliśmy zadanie wejrzenia w sztandarowe dla miasta i Kanału Bydgoskiego budowle hydrotechniczne. Poprzez nie posmakowaliśmy zapisanych w kamieniu i metalu dziejów żeglugi śródlądowej i sztuki budownictwa wodnego, od wieków średnich po XVIII i XIX stulecie i czasy nam najbliższe. Dzięki zaś naszym przewodnikom wejrzeć mogliśmy również w realizowane na naszych wręcz oczach programy rewitalizacji Miejskiego Stopnia Wodnego, programy odbudowy wspaniałych budowli przemysłowych na Wyspie Młyńskiej, która z dnia na dzień staje się perłą w koronie miasta nad Brdą. Odwiedziliśmy młyn i kaszarnię przysposobioną do roli elektrowni wodnej i kryjącą wspaniałą kolekcję zabytków, od lat gromadzonych przez Stanisława Kujawskiego: radioodbiorników, urządzeń fonograficznych, maszyn do pisania, aparatury elektrotechnicznej, sprzętu gospodarstwa domowego. Czego tam zresztą nie ma?

Edward Ossowski zaprosił nas na statek Żeglugi Bydgoskiej. MS „Bydgoszcz” popłynęliśmy Brdą do jej ujścia, ku Wiśle. Dzięki uprzejmości Inspektoratu Regionalnego zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku odwiedziliśmy najstarszy z trzech funkcjonujących na wodach Polski jazów walcowych. Czersko Polskie to jeden z najwspanialszych pomników budownictwa wodnego lat 1905-1907. Jaz walcowy z unikatową w formie przepławką dla ryb, z maszynownią – dzisiaj mieszczącą małą elektrownię wodną i drugą taką, większą na stopniu wodnym. Przez powstała ok. 2000 roku nowoczesną służę pociagową Czersko Polskie i najdłuższy w Polsce tor regatowy powstały już w 1903 r. w akwenie starszego portu drzewnego, dotarliśmy do służy komorowej Brdy Ujście, podobnie jak Port Drzewny powstałej w latach 1876-1879. Służa współczesna przejęła jej rolę, stara pozostaje, czekając na dni kiedy poddana zostanie kompleksowej odbudowie. Wymaga bowiem sporego zakresu prac, prac kosztownych, by nadal służyć mogła żegludze, już tylko turystycznej. Obok służy w Oławie, służącej dzisiaj za wysypisko śmieci i kolejnej na Odrze we Wrocławiu, zwanej „Mieszcząską” z 1883 r. i innej na stopniu wodnym Rędzin z 1916 roku to jedyna tego typu budowla w Polsce, unikatowa przez utrzymanie również sterowni ze sporymi relikwami oryginalnego wyposażenia technicznego, kołowrotami i kabestanami dla wprowadzania do komory służowanych barek czy tratów, także

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

z wyjątkowym urodą założeniem mieszkalnym załogi stopnia wodnego. Miejmy nadzieję, że RZGW w Gdańsku sprostą oczekiwaniom żeglarzy i budowla służy Brdy Ujście raz jeszcze załsnym swym pięknem i na nowo podejmie służbę, służąc również kształtowaniu kultury technicznej, edukacji i wychowaniu w szacunku dla dziedzictwa przeszłości. Przeszłość jest ważna ale przyszłość również, o ile nie bardziej. Temu zadaniu dzieło techniki, pomnik techniki z powodzeniem służyć może. Jeśli przekonanie to podziela również tzw. decydenci to o przyszłość tego wyjątkowego w skali Europy pomnika możemy być spokojni. Podobnie jak o pozycję żeglugi turystycznej w mieście i na Kanale Bydgoskim, na Warcie i Noteci, a o jej dniu dzisiejszym i perspektywach szeroko opowiadali Edward Ossowski i Stanisław Wroński, podnosząc szczególnie rolę tramwaju wodnego, a tylko Bydgoszcz tę ideę, atrakcyjną również dla Wrocławia, zdołała – jak na razie wcielić w życie. Można tylko zazdrościć. Dzięki temu miasto szeroko otworzyło się na rzekę. Ożyły zapomniane niegdyś wyspy, odbudowano wiele dawnych młynów wodnych, do szacownych budowli wprowadzono nowe funkcje, służące kulturze, muzealnictwu, rekreacji mieszkańców grodu nad Brdą. Przy spichlerzach zaroilo się od turystów, dawny blask odzyskują kamienice nad Młynówką. Rybi Targ stał się centralnym punktem miasta.

W końcu pożegnaliśmy się z Bydgoszczą. Wieczorem znaleźliśmy się w pałacu w Janowie. On przez najbliższe dni stanowił naszą bazę. W piątek 8 lipca gościła nas Biblioteka Elbląska im. Cypriana K. Norblina, instytucja wielce dla Żuław zasłużona. W użyczonej nam przez dyrekcję Sali konferencyjnej poprowadziliśmy sesję Studiów Podyplomowych, z udziałem dziennikarzy, m.in.

Dziennika Elbląskiego. Niżej podpisany przedstawił dzieje Kanału Elbląskiego, wskazując na unikatowość jego budowli, rolę jaka dzieło Steinkego w historii budownictwa wodnego świata odegrało i pozycję jaką wciąż zajmuje Dr inż. arch. Sławomir Łotysz z Uniwersytetu Zielonogórskiego przybliżył amerykańskie doświadczenia ochrony i eksploatacji w nowych rolach dzieł budownictwa wodnego Nowego Jorku i Filadelfii. Mgr inż. Ryszard Majewicz uporządkował zaś kwestie terminologiczne związane z budowlami jazów i śluz, o tyle istotne, że bez znajomości typologii budowli wodnych trudno podejmować studia historyczno-techniczne i nie sposób formułować programów ochrony tych spośród nich, które prezentują wybitne wartości historyczno-techniczne. Sesję znakomicie uzupełniały wystąpienia naszych gości. Pani mgr inż. Adriana Tarakan z RZGW w Gdańsku zaprezentowała program rewitalizacji i modernizacji budowli Kanału Elbląskiego. Dzisiaj opracowywane są jego projekty, a już w w końcu tego roku podjęta zostanie jego realizacja, rozpisana na lat kilka. Dr inż. Jerzy Domino z Delegatury Elbląskiej Urzędu Warmińsko-Mazurskiego Konserwatora Zabytków w Olsztynie zaprezentował globalną kolekcję zabytków przemysłu/techniki obszaru cywilizacyjnego Kanału Elbląskiego od Elbląga po Ostródę, Iławę i Zalewo, wskazując i na kierunki aktywności służby ochrony zabytków i na problemy z jakimi się bezustannie styka. W kameralnej już dyskusji prowadzonej na pokładzie barki – restauracji cumowanej w porcie elbląskim mgr inż. Tomasz Esden-Tempski, wprowadził Słuchaczy Studiów w realia współczesnej żeglugi turystycznej na Kanale Elbląskim prowadzonej pod auspicjami Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej.





Buczyniec, izba tradycji



Pałac w Janowie, gdzie mieszkaliśmy

Po południu wybraliśmy się do Rybiny. Słynnie dwoma mostami zwodzonymi, jednokłapowymi, pochodzącymi z końca lat 30. XX w. i wciąż funkcjonującymi na Szkarprawie i Wiśle Królewskiej. W Rybinie znajdujemy również unikatowy w Polsce most obrotowy, kolejowy, kolejki wąskotorowej, wciąż eksploatowany i największą na Żuławach wiślanych przepompownię wody. Tutaj przy moście gościła nas jego załoga. Tutaj spotkaliśmy się ze Zbyszkiem Priebe, prezesem Bractwa Mokrego Pokładu przy Fundacji Otwartego Muzeum Techniki od 2002 roku działającego. Pan Zbigniew przybył tutaj jachtem, na którym pływał ostatnie dwa tygodnie. Na jachcie tym odbyliśmy również krótki rejs Szkarprawą do kolejowego mostu obrotowego.

Kolejnego dnia, w sobotę, Żegluga Ostródzko-Elbląska zaprosiła nas na swój statek, dzięki czemu odbyliśmy frapujący rejs szlakiem pochylni, od Elbląga do jej Druzno i dalej kanałem przez pochylnie Całuny, Jelenie, Oleśnica, Kąty do Buczyńca. W Buczyńcu spotkaliśmy pyszną zabudowę stopnia wodnego, z budynkiem mieszkalnym personelu obsługi pochylni, z magazy-

nem kryjącym we wnętrzu imponująca kolekcję drewnianych form odlewniczych elementów konstrukcyjnych wyciągów linowych, form pochodzących z czasu budowy kanału i jego pochylni, sprzed roku 1860. Tutaj w Izbie Tradycji Kanału mówiłem o idei Ekomuzeum Kanału Elbląskiego. Dr inż. arch. Sławomir Łotysz kontynuował opowieść o amerykańskich doświadczeniach na polu ochrony i rewaloryzacji obszarów postindustrialnych. Mgr inż. Ryszard Majewicz zaprosił Słuchaczy na wędrowkę szlakiem śródlądowych dróg wodnych Europy. Później spacer do maszynowni, opowieść o wyciągu linowym i systemie napędu wodnego.

W niedzielę wizyta na śluzie Miłomłyn z 1861 r. Korzystając z uprzejmości służącego się turysty odbyliśmy krótki rejs po stopniu wodnym, po czym udaliśmy się dalej, wzdłuż Kanału do Lig, skąd pieszo do ziemnego akweduktu, którym w 1844 r. poprowadzono Kanał przez jez. Karśnickie. Krótkimi wizytami na przejściu tunelowym Kanału do jez. Szelał Mały, a w drodze do domu przez Ostródę postojem w Toruniu zakończyliśmy pracowitą i pełną wrażeń sesję.



Rybiny, most zwodzony



Śluza Miłomłyn

6 sesja. Przemysł wiejski i siłownie wodne Gorc i Podhala

Sesja prowadzona była w Ochotnicy Górnej i Dolnej, w Obidzy, Niedzicy, Trybszu i in. Zajęcia laboratoryjne odbywały się w zakładach wytwórczych czerpiących energię z siły wody, na budowach hydrotechnicznych siłowni wodnych, przy maszynach i urządzeniach stanowiących wyposażenie technologiczne młynów, tartaków, foluszy, kuźni etc. Mowa była o przemyśle wiejskim Podhala, o tradycjach regionu i stylach życia, o bogatej jego kulturze. Słuchacze spotykali się z twórcami techniki i kultury, z właścicielami młynów, tartaków i innych, organizowali posiadły. Znajdowali okazję smakowania wyrobów miejscowej, tradycyjnej kuchni, zaopatrzenia się w oryginalny chleb pieczony na liściach przez wdowę po Młynarzu, w oscypki, bryndzę, różne miejscowe smakołyki. Clou programu sesji stanowiło spotkanie ze społecznością wsi Ochotnica Dolna i Górna i udział w Konferencji „Tożsamość Karpat”, z inicjatywy Sołtysa Zdzisława Błachuta prowadzonej w Wiejskim Ośrodku Kultury, z udziałem Kazimierza Konopki, wójta gminy Ochotnica Dolna.

Nasze spotkanie z siłowniami wodnymi Gorc rozpoczęliśmy od młyna Stanisława Mazurka, jedyne w rzędzie ok. 300 reliktyw siłowni wodnych Gorc objętych ochroną prawną przez wpis do rejestru zabytków woj. Małopolskiego, co wystarcza dla ilustracji stopnia zainteresowania administracji państwowej ochroną dziedzictwa przemysłowego regionu.

Tradycje młyna i tartaku sięgają tutaj XVIII w. Najstarsza informacja o istnieniu młyna pochodzi z 1779 r., kiedy to 1 kwietnia hr. Józef Potocki, starosta halicki i czorsztyński nadał Janowi Jaworskiemu, poddanemu z Ochotnicy przywilej młynarski. W przywileju, który przywołujemy za Stanisławem Czajką, a pozyskał on ten dokument z rąk Antoniego Mazurka, ojca obecnego właściciela Stanisława, czytamy: „Józef z Złote-

go Potoka Potocki halicki i czorsztyński starosta wiadomo czynię komu o tym wiedzieć należy (...), iż ponieważ Jan Jaworski kosztem swoim we wsi Ochotnicy w roli Torchałowskiej zwanej postawił młyn, przeto ja temuż i sukcesorom jego na tenże młyn wieczystie nadaję prawo tak dalece, iż wolność jego sukcesorom będzie sprzedać, dać, darować lub odstąpić za konsensem jednak zamkowym, z którego to młyna na ten rok tynfów dwadzieścia cztery, a po insze lata tynfów trzydzieści do zamku corocznie płacić będzie i siekierą do ręcznej roboty, gdy zamek będzie obligowany. Brania zaś zwyczajnych miarek temuż młynarzowi pozwalam, w czym gromada Ochotnica sprzeciwić się ani żadnej przeszkody pomienionemu młynarzowi czynić nie powinna. Co dla lepszej wiary przy wyciśnięciu pieczęci stwierdzam i własnoręcznie podpisuję.”

Urządzenia i budowle młyna i tartaku były wielokrotnie niszczone powodziami. Sytuacja ich jest jednak stabilna. Jeszcze w latach 70. XX w. na zespół składał się tartak, młyn z budynkiem mieszkalnym, spichlerz przymłyński i system hydroenergetyczny. Wodę na urządzenia hydrotechniczne prowadzono z potoku Ochotnica, przegrodzonego jazem drewniano-kamiennym. Przez służę wpustową kierowana była na młynówkę górną (kanał ziemny) o długości ok. 400 m i kanał drewniany (łotok) o długości 25 m. Łotok drewniany rozdzielał wodę roboczą na młyn i tartak. Łotok (zwany tutaj żlebem) doprowadzający wodę do tartaku miał 2,50 m szerokości, a w prawym jego brzegu wykonano upust burzowy. Łotok doprowadzający zaś wodę do młyna posiadał szerokość 1,50 m, a wysokość jego ścian wynosiła 0,50 m.

Dla uruchomienia młyna używane było koło pałacne o średnicy 2,40 m. W 1967 zastąpiono



Ginące zawody



Koło pałacne

je turbiną Francisa w spirali, z wałem poziomym, którą umieszczono w betonowej komorze. Turbinę tę, o wirniku średnicy 40 cm sprowadzono z Podwilka na Orawie. Do 1973 napędzała również generator, produkując prąd dla okolicznych gospodarstw. Turbina ta utrzymana jest do dzisiaj, mimo, że młynówka została zniszczona, podobnie jak i drewniane żleby młyna i tartaku. W budynku produkcyjnym młyna zachowało się jeszcze złożenie kamieni młyńskich ze skrzynią, ale już bez sit, które pozostawały tam jeszcze w 1996 r., generator energii elektrycznej napędzany przekładnią pasową z wciąż utrzymanego głównego wału napędowego i tablica nastawcza z aparaturą kontrolno-pomiarową.

Z budynkiem produkcyjnym młyna zwarty jest budynek mieszkalny, podobnie jak budynek młyna posadowiony na murowanej z kamienia podmurówce, wykonany w drewnianej, zrębowej konstrukcji, o charakterystycznej dla regionu architekturze.

Tartak z kolei napędzany był trzema kołami wodnymi, jednym nasiębiernym o średnicy 2,4 m i dwoma wałaskami. Jedna wałaska służyła do napędu mechanizmu powrotu wózka. W latach 60. XX w., napęd tartaku stanowiły już dwa koła wodne o średnicy 70 i 80 cm. Koło o średnicy 80 cm napędzało piłę tarczową, a koło o średnicy 80 cm trak, wykonany w ramie drewnianej, podobnie jak prowadnice i wałki dociskowe. Regulacja posuwu prowadzona była przez obręcz stalową z zębami, nasadzoną na drewniane koło z zapadką żeliwną. Stawidła zaś, kierowane były przez system dźwigni z łańcuchami.

Młyn i tartak wyłączono z eksploatacji w 1973 r. Wtedy to powódź zniszczyła jaz drewniano-kamienny i śluzę wpustową na potoku Ochotnica. Zniszczona została też część młynówki górnej. Właściciel odstąpił od remontu budowli hydrotechnicznych. Tartak i młyn, nieużytkowane popadały w ruinę.

Z wyposażenia tartaku niczego nie udało się uratować, mimo ochrony prawnej jaką tartak z wyposażeniem zyskał 17 listopada 1984 r. (decyzja nr 181/84/U). W 1996 roku zawaliła się szkieletowa konstrukcja tartaku, niszcząc trak w ramie drewnianej i urządzenia napędowe. Zapadła się też konstrukcja koźłowa drewnianego łotoku. Dzisiaj, w majestacie prawa wciąż niszczeje młyn. Porzuconą pozostaje zarówno jego część produkcyjna, jak i mieszkalna. Oglądać możemy już tylko relikty budowli hydrotechnicznych. W fatalnym stanie znajduje się spichlerz przymłyński, śladu nie pozostało po działającej tu niegdyś kuźni.

Jakby jednak nie było to wciąż pozostaje tutaj substancja zabytkowa godna uwagi. Budynek młyna z relikdami budowli wodnych i wypo-

sażenia wciąż prezentuje wybitne wartości historyczno-techniczne, kreśląc model charakterystycznego dla regionu zakładu wodnego o proveniencji XVIII/XIX-wiecznej, odnosząc ku tradycji przemysłu wiejskiego Gorc i dziedzictwu kulturowemu regionu. Jeszcze czas na odbudowę i rewaloryzację młyna i jego części mieszkalnej, zabezpieczenie budowli hydrotechnicznych, turbiny wodnej, pozostałych maszyn młyńskich. Jeszcze czas na program zagospodarowania obszaru i układu przestrzennego d. młyna i tartaku a może i odbudowę kół wodnych i łotoków, szerokie udostępnienie tego pomnika techniki dla ruchu turystycznego.

Jeszcze 10 lat temu pisałem o innym młynie, położonym również nad Ochotnicą, zwanym młynem „Pod Grapą”, jako o obiekcie dobrze utrzymanym, z kompletnym wyposażeniem technologicznym, reliktem koła wodnego, o młynie pozostającym w szerszym układzie przestrzennym kształtowanym również przez okazały dom Młynarza, spichlerz i czytelny układ hydrotechniczny. Do 1992 r. właścicielem zespołu był Józef Jordanka, od którego nabył go Marian Macanowski, zamierzający budowę tutaj ośrodka turystycznego, którego atrakcją pozostawać miał młyn wodny.

Tradycje tego młyna sięgają XIX w. Jego urządzenia i budowle były wielokrotnie niszczone powodzią. Współczesny kształt młyn zyskał w 1938 roku. Młyn „Pod Grapą” czerpał napęd z siły wody potoku Ochotnica. Wodę spiętrzona w nim jazem w konstrukcji z kamienia i gałęzi (budowlą tymczasową o zmiennej sytuacji i parametrach). Przez śluzę wpustową woda do młyna prowadzona była kanałem otwartym, ziemnym (przekopą) o długości ok. 300 m. Przed zakładem kanał przechodził w drewniany łotok (koryto). Woda z łotoku przez upust spuszczana była na koło wodne - silnik zakładu, po przejściu zaś przez koło odprowadzana była do potoku Ochotnica kanałem ziemnym, otwartym - młynówką dolną. Napęd maszyn młyńskich realizowany był przez koło wodne, nasiębiejne o średnicy 3,80 m i szerokości 0,80 m. Koło to, poprzez przekładnię zębatą napędzało dwa wały z kołami pasowymi. Znajdujemy je dzisiaj w przyziemi młyna, zniszczone, podobnie jak pozostającą pod stertą śmieci przekładnię zębatą, tzw. kolo palecne, csewia i drewniane pędnie pasowe osadzone na stalowym wale. Urządzenia hydrotechniczne (jaz, młynówka) zniszczone zostały przez powódź w 1973 roku, po której właściciel młyna zrezygnował z ich odbudowy. W murowanej z kamienia łamanego komorze utrzymano do dzisiaj jedynie skromne relikty koła wodnego. Mimo, że czas ostatnich 40 lat nie był dla młyna łaskawym to mimo wszyst-

ko jeszcze w końcu lat 90. XX w. znajdowaliśmy w młynie pełen asortyment maszyn i urządzeń charakterystycznych dla młyna gospodarczego z pierwszej poł. XX w. Obok młownika kamiennego był to młownik walcowy (prawdopodobnie produkcji czeskiej firmy „Prokop”). Przy budynku młyna usytuowane zaś były maszyny służące do wyrabiania gontów i wiórów, służących do mszenia budynków w konstrukcji zrębowej. Pod daszkiem spoczywała też gonciarka i wirownica, z bardzo już złym stanie.

Mocnym akcentem zespołu był dom mieszkalno-gospodarczy. Łączył cechy wspólne dla budownictwa Podhala, Beskidu Sądeckiego i Orawy. Układ części mieszkalnej był jednotraktowy, z sienią w osi środkowej. Na przedłużeniu umieszczony był chlew i obora. Nad częścią mieszkalno umieszczono dwie dodatkowe izby, a nad chlewem i oborą umieszczono komorę i stodołę. Spichlerz zbudowany został na przełomie XIX i XX w., wraz z budynkiem mieszkalnym i młynem wodnym. Był to tzw. spichlerz wąskofrontowy z wejściem w ścianie szczytowej.

Tym razem zastaliśmy kompletnie zrujnowany budynek mieszkalno-gospodarczy, po spichlerzu nie było nawet śladu. Młyn trwa, jakby na przekór czasowi i ludziom. Mało, utrzymał sporo relikwów wcześniejszego wyposażenia, w partii przyziemia przekładnie napędu maszyn młyńskich sytuowanych na piętrze i poddaszu z relikwem złożenia kamieni młyńskich, młownika, odsiewacza graniastego, relikwów transporterów kubelkowych produktów przemiału.

Stan techniczny zrębowej, drewnianej konstrukcji i dachu pokrytego blachą nie jest jeszcze beznadziejny. Przy odrobinie dobrej woli możnaby działkę uporządkować, wydobyć na światło dzienne relikwty budowli hydrotechnicznych, oczyścić przyziemie młyna, wyeksponować koło palcne, wały napędowe, drewniane koła pasowe,

utrzymać relikwty maszyn młyńskich, udostępnić obiekt dla ruchu turystycznego.

Udaliśmy się do obiektu kolejnego, położonego również w Ochothnicy Dolnej, do młyna należącego do spadkobierców Stanisława Ptaszka, również położonego na potoku Ochothnica. Również jego sytuacja jest stabilna od wieku XVIII. Prawdopodobnie funkcjonował tu najstarszy na terenie Ochothnicy Dolnej zespół młyna i tartaku wodnego. Tartak i młyn wielokrotnie niszczone były przez powódzie. Do 1934 r. - kiedy młyn i budowle hydrotechniczne ponownie zniszczyła powódź - prowadzono tutaj również przerób kory drzewnej oraz międlenie lnu. Kształt współczesny zespół zyskał po odbudowie po powodzi budynków produkcyjnych, gospodarczych (obory i spichlerza) i mieszkalnego.

W miejscu starego młyna zbudowano budynek w konstrukcji drewnianej, zrębowej. Wodę na koło nasiębierne prowadzono z potoku Ochothnica młynówką ziemną długości 716 m i szerokości 2,5 m w jej biegu górnym i 154 m w dolnym. Przed komorą przechodziła w drewniany łotok o dł. Ok. 15 m. Wodę piętrzone jazem drewniano-kamiennym o wys. 1,2 m. Przepływ wody sięgał 0,976 m³/s. Młynówka w swym górnym biegu podzielona była na dwa kanały energetyczne. Jeden zasiliał dawny tartak (prawdopodobnie najstarszy w Ochothnicy), który został zniesiony przez powódź w 1934 roku. Druga zasiliała młyn na terenie gospodarstwa rolnego Ptaszka. W młynie funkcjonował młownik kamienny i holender do produkcji kaszy. Wydajność młyna sięgała ok. 250 kg mąki/dobę. W 1941 roku koło wodne zastąpiono turbiną Francisa o średnicy 0,35 m. i mocy 10,5 KM. Odbudowując w nowym kształcie siłownię zmodernizowano również wyposażenie młyna, zainstalowano odsiewacz graniasty a w 1950 r. młownik walcowy. Przez 3 koła pasowe na wale uruchamiano złożenie kamieni, młownik walcowy i generator prądu stałego, zaopatrując w



Młyn Mazurka



Na Knurowskiej Drodze

energię elektryczną (oświetlenie) 20 okolicznych domów.

W młynie Ptaszków, którego jednak nam nie udostępniiono, do dzisiaj utrzymano w przyziemiu główny wał napędowy i transmisje pasowe. Wciąż pozostaje tutaj turbina Francisa, młewnik kamienny (złożenie kamieni młyńskich), młewnik walcowy, urządzenia czyszczące, w tym odsiewacze graniaste oraz skrzynie z mieszadłem do mąki, kosze zsypowe i system transportu wewnętrznego. W budynku młyna przechowywane jest również krosno tkackie. Wszystkie te urządzenia prezentują wybitne wartości zabytkowe, podobnie jak konstrukcja i architektura budynku produkcyjnego młyna.

Podkreśliśmy, że to jeden z niewielu młynów Gorc, który do dzisiaj utrzymał kompletny ciąg technologiczny przemiału i związane z nim maszyny i urządzenia techniczne, utrzymane w stanie dobrym, chociaż wyłączone z ruchu po powodzi 1973 r. Zniszczyła ona jaz drewniano-kamienny i służę wpustową na potoku Ochotnica, także znaczna część młynówki górnej.

Obiekt to dzisiaj szczególnie zagrożony, tym bardziej, że właściciele nie kryją zamiaru wyburzenia młyna i fizycznej likwidacji jego wyposażenia. Bezwzględnie znaleźć winien przeto ochronę prawną – przez wpis do rejestru zabytków, a bardziej może zrozumienie właścicieli dla wyjątkowych walorów historyczno-technicznych młyna, dzieła kultury technicznej i pomnika inwencji ich przodków. Mógłby stanowić wdzięczne oparcie działalności gospodarczej skierowanej w kierunku usług turystycznych czy nawet edukacyjnych, kształtując nowy produkt turystyczny regionu, a nigdy ich tutaj za wiele.

Zmrożeni przyjęciem w młynie Ptaszków udaliśmy się na spotkanie z Panią Warmus, staruszką o wyjątkowej kulturze, strażniczką tradycji i dzieł przeszłości, wkład w kulturę Gorc dokumentujących.

Spotkaliśmy ją przy młynie zbudowanym w 1857 r. w miejscu, w którym tradycyjnie już wcześniej funkcjonował zakład wodny. Budowniczym młyna był Jan Koszarek (data budowy i nazwisko fundatora znajdujemy na belce stropowej w budynku mieszkalnym). W oparciu o starsze urządzenia hydrotechniczne zbudował wielofunkcyjny zakład wodny - folusz, olejarnię i młyn. Zakład pozyskiwał wodę z potoku Ochotnica. Pracował na spadzie wody 4,36 m., co przy przepływie 500 l wody/sek dawało łączną moc teoretyczną siłowni wodnej 21,8 KM. Woda ujęta jazem z narzutu kamienno-drewnianego, szerokości 8 m., przez służę kierowana była do młynówki. Młynówka górna, długości 288 m., przed młynem przechodziła w łotok drewniany długości 44,5 m.

Woda robocza po przejściu przez koła odpływała młynówką dolną o długości 184 m z powrotem do potoku Ochotnica. Młynówka dolna wciąż jest kanałem o ścianach murowanych z kamienia o średniej szerokości dna 3,25 m.

Przy młynie pracowało koło wodne nasiębierne o średnicy 3,80 m., i szerokości 1,1 m. Koło to umieszczone było w murowanej z kamienia rzecznej komorze. Napęd z koła wodnego, poprzez układ koła palecne-csewia przenoszony było na urządzenia folusza (bijaki), młyna (młewnik kamienny), olejarni (stępy drewniane). Wszystkie te urządzenia wyłączono z ruchu ok. 1956 r., co potwierdza dokument z 1957 r. cofający właścicielowi młyna i tartaku zezwolenie wodno-prawne na pobór wody z potoku, a to wskutek zaniechania eksploatacji zakładu. Od tego czasu urządzenia powoli popadały w ruinę. Jaz na potoku zniósł wysokie wody (powódzie). Młynówka górna zasypana została na całej długości. Utrzymał się most drogowy, betonowy z lat 50-tych XX w. Drewniany łotok uległ zupełnemu zniszczeniu. Utrzymały się komory kół wodnych (murowany z kamienia kanał przy szczycie budynku młyna). Utrzymana jest na całej długości młynówka dolna służąca obecnie do odprowadzania wód powierzchniowych.

W latach 30., XX w., Stanisław Rusnak po przedłużeniu komory, zbudował tartak o napędzie z dwóch kół wodnych, podsiębiernych o średnicach 0,70 i 0,45 m. W tartaku pracował trak o drewnianej ramie i piła tarczowa (cyrkularka). W roku 1941 Ludwik Warmus na bazie koła wodnego uruchomił małą elektrownię wodną, która zasilala w prąd okoliczne gospodarstwa. Generator typu Garbe Lemanger Aachen o 1450 obr/min. i mocy 8 KM zakupił w dawnych zakładach Bolesława Jaworskiego w Krakowie. Był to stary generator 220 V, nowouzwojony w firmie krakowskiej. Elektrownia pracowała do 1971 roku - do elektryfikacji wsi. Wówczas też definitywnie ustała praca w bud. produkcyjnym d. młyna. Do dzisiaj, z jego wyposażenia pozostał tylko obłuskiwacz do kasz „holender” (olender), fabryczny, pochodzący z ok. 1900 roku. Kamień w układzie pionowym, osadzony jest tutaj na stalowej osi i umieszczony w drewnianym łubiu ze stalowym, wewnętrznym płaszczu. Część drewnianego łubia jest już zniszczona.

Tartak zlikwidowano wcześniej, tak jak młyn ok. 1956 roku. Dziś pozostały jedynie słabo czytelne w terenie jego fundamenty.

Nie ma już budynku tartaku, folusza, olejarni. Pozostał budynek młyna, zwarty z budynkiem mieszkalnym młynarza. To modelowe rozwiązanie budynku gospodarczego, posadowionego na murowanych z kamienia rzecznej i łamanego

fundamentach. Ściany wykonano w konstrukcji drewnianej z bali łączonych na zrąb, z poddaszem odeskowanym, a budynek przykryto 2-półciowym dachem drewnianym, wtórnie krytym dachówką ceramiczną (wcześniej drewnianym gontem). To budynek jednokondygnacyjny, podpiwniczony z użytkowym poddaszem, posadowiony na planie prostokąta, szczytem zwrócony w kierunku kanału młynówki.

Uwagę zwraca znakomicie utrzymany do dzisiaj układ przeniesienia napędu z koła wodnego na maszyny młyńskie, pracujące niegdyś na napędzie zespolonym. To typowy układ złożony z wału, na którym osadzone jest koło paleczne (palecne). Obroty z koła palecznego przekazywane były przez koło cewkowe (csewie), na osi którego osadzone były dwa koła pasowe. Koła pasowe wykonane z drewna zyskały różne średnice. Jedno z nich służyło do napędu generatora, a drugie obłuskiwacza. Napęd złożenia kamieni młyńskich realizowany był przez drugie koło cewkowe, w układzie o osi pionowej. Koło to zostało wymontowane wraz z demontażem złożenia kamieni.

Ochrona prawna reliktyw tego młyna kształtować mogłaby jedyną w swym rodzaju trasę turystyczną, prowadzoną od Ochotnicy Dolnej do Górnej, przez pozostałości wielu dawnych młynów, tartaków, foluszy, olejarni, gonciarń, kuźni, elektrowni i innych, które trwale w krajobraz kulturowy wsi wpisały nazwiska ich twórców. Trasa ta wprowadzi nas do dawnych zakładów wodnych należących niegdyś do Józefa Chryczyka, Ludwika Czajki, Tomasza Dydy, Stanisława Foksa, Józefa Jagiełły, Jana Jurkowskiego, Stanisława Konopki, Stefana Kowalczyka, Bronisława Nogawki, Stanisława Rusnaka, Jana Szlagi (Błachuta), Stanisława Szlagi, Franciszka Wodyła, Jana Żółtka i in.

Siłowni wodnych, czy raczej ich reliktyw w Gorcach i ich otulinie znajdujemy dziesiątki. Nasyczone były nimi wszystkie wsie regionu: Biała, Brzyna, Bukowina, Cyganowice, Dunajec, Frydman, Gołkowice, Jazowsko, Jurgów, Kacwin, Kamienica, Kicznia, Klikuszowa, Krempach, Łapsze, Lipnica, Łopuszna, Naszowice, Nawojowa, Nowy Targ, Obidza, Piwniczna, Stary Sącz, Szczawa, Trybsz, Tylmanowa, Waksmund, Wierchomla, Zabrzeż, Zmiąca. W wielu pozostały liczne tego ślady, w wielu usytuowanych tam zakładach wodnych znajdujemy również sporo oryginalnego wyposażenia dawnych młynów czy tartaków, imponujące niejednokrotnie relikty budowli hydrotechnicznych.

Program rewaloryzacji siłowni wodnych regionu mógłby prowadzić ku zmianie programów użytkowych wielu dawnych zakładów wodnych, dzisiaj porzuconych, zamkniętych na „cztery

spusty”, niedostępnych, na każdym wręcz kroku świadczących jak obdzierano jesteśmy z prawa obcowania z dziedzictwem kultury, z prawa wręcz naturalnego, niezbywalnego, składającego się po prostu na podstawowy katalog praw człowieka. Takimi jednak zawołaniami czy zakłęciami starych młynów czy tartaków nie otworzymy. Rzecz bowiem nie tyle w formułowaniu prawd uniwersalnych, co bardziej w poszukiwaniu takich programów, które otwierając przed nami jedyną w swym rodzaju kolekcję zabytków obszaru cywilizacyjnego, identyfikując Gorce na mapie dziedzictwa kultury technicznej Polski z ożywienia zabytków, z ich udostępnienia pozwalałaby czerpać całkiem wymierne korzyści gospodarcze, społeczne czy też po prostu edukacyjne i poznawcze, a może po prostu i z wszystkich po trochu. Zabytkowe dzieła budownictwa przemysłowego stać mogłyby się całkiem wdzięczną oprawą galerii sztuki ludowej, ekspozycji muzealnych, niewielkich kawiarni czy restauracji serwujących lokalne potrawy, a może tylko napoje. Porzucone budowle hydrotechniczne stopni wodnych, reaktywowane mogłyby stanowić oparcie małych elektrowni wodnych, przy czym programów można by kreować tutaj wiele, nawzajem się dopełniających i wzajemnie z sobą sprzężonych.

Te społeczne aspekty ochrony i eksploatacji dziedzictwa cywilizacyjnego i potencjał „niechcianych” dzieł kultury technicznej najlepiej uzmysłowiła nam wizyta w Trybszu, w tartaku i młynie zbudowanym przez Jakuba Bizuba. Ten pierwszy wciąż funkcjonuje, oferując swe usługi okolicznym mieszkańcom. Trak czerpie już co prawda z silnika elektrycznego. Martwą pozostaje turbina, spoczywająca w komorze, z którą styka się już niedrożna młynówka, od lat nie prowadząca wody na silnik wodny. Od wielu lat nie pracują już młyny wodne, a w obejściu gospodarskim znajdziemy ich dwa. Budowle hydrotechniczne znajdziemy zniszczone, niedrożne, w komorach przysypa- ne turbiny, odcięte od młynówek zniszczonymi żlebami, korytami wodę na nie niegdyś prowadzącymi. Ale wewnątrz budynków produkcyjnych poraża utrzymanym układem technologicznym procesu przemiału zboża, niemal kompletem maszyn i urządzeń młyńskich, utrzymanym w całkiem dobrym stanie.

Zespół, którego sytuacja pozostaje stabilną co najmniej od 1880 roku, składa się ze zwartych z sobą dwu budynków produkcyjnych młyna, hali traka i urządzeń hydroenergetycznych. Młyn był wcześniej własnością dziedziców Niedzicy od których w 1934 r. młyn odkupił Józef Bizub. Z młynówki na potoku Trybskim przeniósł młyn i tartak na młynówkę rzeki Białki, prowadzoną na dystansie 1687 metrów, w dnio szeroką na 4

do 7 metrów, zakończona łotokiem drewnianym o szerokości 6 i długości 29 metrów. Z łotoku woda prowadzona była na cztery koła nasiębiejne (jeden przy tartaku, trzy przy młynie) i turbinę systemu Rosingera. Koła wodne nasiębiejne posiadały średnicę 2,4 m. Halę traków zbudowaną w 1927 roku wyposażono w trak fabryczny firmy „Blumie” z Bydgoszczy (napęd koło wodne, nasiębiejne). Dwa współczesne młyny powstały w 1957 r., w miejscu starszego podzielonego między dwu braci Jakuba i Andrzeja Bizubów, który też podwyższono o jedną kondygnację, na której ustawiono kolejne maszyny czyszczące, aspirator, zbiorniki ziarna, odsiewacze graniaste, wialnie.

Napęd z kół wodnych i turbiny przekazywany był na obłuskiwacze syst. Kasper (St. Wect z Łodzi), na młowniki walcowe (C.G.W. Kapler z Berlina), na młowniki kamienne (złożenia kamieni fabryczne) i prądnice synchroniczną o mocy znamionowej 20 kW. Jaz na potoku zniósł powódź 1973 roku, po której urządzenia hydrotechniczne (jaz i śluza wpustowa) nie zostały już odbudowane. Dzisiaj młynówka jest już słabo czytelna w terenie, jaz piętrzący zniszczyła powódź. Jeszcze kilka lat temu oglądaliśmy tutaj drewniany łotok, dzisiaj pozostały z niego ruiny. W jednej z komór znajdujemy turbinę syst. Rosingera, wprowadzona tutaj w 1957 r. W przyziemiu hali traka, powstałej w 1927 r. w miejscu starszej, zachowano żeliwne koło zębate z wałem głównym, kołem balansowym i pędniami pasowymi napędu na trak.

Jaką przygodą mogłoby być wejście do młynów Trybsza, co najwyżej pozamiatanych, frapujących autentycznością konstrukcji i sytuacji maszyn i urządzeń technicznych. A jakąż byłyby atrakcją

gdyby ożywić starą młynówkę, a do zniszczonych komór wodnych wprowadzić nowoczesne, wysokowydajne turbiny pracujące na generatorzy energii elektrycznej. Wcale nieziszczalnym marzeniem byłoby wprawienie tutaj w ruch kamiennych młowników. W tej scenarii możnaby prowadzić projekcje multimedialne odwołujące ku dziedzictwu materialnemu i niematerialnemu regionu, zapraszać turystów na kawę, serwować napoje, co zaś najważniejsze zapraszać do rozmowy ze świadkami historii, strażnikami rodzinnych tradycji, wnukami i prawnukami Jakuba Bizuba. Lepszej promocji Trybsza trudno sobie wyobrazić.

Z drugiej strony Ochotnicy znajdziemy Obidzę. Tutejszy młyn przebudowano do funkcji mieszkalnych, pracuje jeszcze tartak, ale w oparciu o współczesne wyposażenie, zelektryfikowany. W obejściu Stanisława Słowika znajdujemy zrębową konstrukcję młyna wodnego zbudowanego z początkiem XX w. przez Wojciecha Słowika, dziadka dzisiejszego właściciela, młynarza i kowala w jednej osobie. Dziełem Wojciecha pozostaje kuźnia z 1910 r., wyjątkowa o tyle, że utrzymano tutaj piec kuzienny i miech skórzany, podwójnego działania, o napędzie ręcznym, a także imponujący zestaw narzędzi kowalskich i innych umożliwiających wykonywanie szerokiego asortymentu prac mechanicznych, ślusarskich i tych z zakresu metaloplastyki nawet. Stanisław Słowik odbudowuje kuźnię, konserwuje zrębową konstrukcję budynku, zamierza wkrótce wymianę pokrycia dachu, pod szerokim okapem kuźni organizuje posiadły i snuje opowieści o pracy ojca i dziada. I my tam byliśmy, i my tam smakowaliśmy wypieków Rozalii Słowik i pysznych serów i mięsiva z grilla, i chleba pieczonego na liściach w domowym piecu chlebowym.

To spotkanie pozostawiło w nas wrażenie, że jednak można, że nie trzeba czekać na rządowe programy i europejskie pieniądze. Wystarczy zakasać rękawy, jak Stanisław Słowik. Tylko tak,



Kapler u Trybsza



Turbina Riesingera

tylko pracą, kreować można kulturę, tylko tak się ona staje, tylko tak tradycyjnym krajobrazom kulturowym zwracać można wartości nagromadzone aktywnością pokoleń, dziedzictwo, z którego wciąż można czerpać, żywe, pozwalające na swojej opoce osadzać przyszłość rodziny i lokalnej społeczności, eksponować rolę młynarza jako twórcy kultury.

Dokonałiśmy wreszcie skoku w czasie i przemieśliśmy się do Niedzicy. Jakże mówić o zabytkowych siłowniach wodnych Gorc nie poznając jednej z najnowocześniejszych elektrowni wodnych Polski, Elektrowni Wodnej Niedzica, zbiornikowej powstałej na Dunajcu w roku 1997, chociaż plany jej budowy snuto tutaj od roku 1905. W latach 20. XX w. opracowano projekty budowy szeregu zbiorników na najgroźniejszych powodziowo karpackich dopływach Wisły, m.in. na Sole i Dunajcu. Jednym z rzeczników energetycznego wykorzystania tych rzek był Prezydent RP Gabriel Narutowicz. Na realizację planów przyszło jednak długo czekać. O budowie zdecydowano w 1934, po katastrofalnej dla Podhala powodzi, ale na realizacji planów zaważyła wojna, która czas realizacji przesunęła na lat niemal 40. Projekt ponownie podjęto w latach 50. ale zatwierdzono go dopiero 20 lat później, po wielu sporach i zmianach koncepcji, która zresztą do dzisiaj wciąż budzi kontrowersje. Zmieniano planowane położenie zbiornika i zapory, jej typ (z betonowej na ziemną), wysokość piętrzenia i ilość miejscowości skazywanych na zalanie. W końcu, w roku 1975 rozpoczęto budowę zbiornika i zapory, wywołując w latach 90. poważne protesty społeczne, wychodzące m.in. ze strony ekologów. W końcu budowę zakończono, uruchamiając elektrownię, której 2 hydrozespoły SA w stanie wyprodukować niemal 90 MW energii elektrycznej. Przydać temu należy jeszcze wydajność elektrowni przepływowej w Sromowcach Niżnych, usytuowanej przy zbiorniku dolnym, o mocy 4 x 0,5 MW. Elektrownię Niedzica zwiedziliśmy korzystając z uprzejmości Prezesa Zespołu Elektrowni Wodnych Niedzica, który gratisowo udostępnił nam obiekt, wyjątkowy w rzędzie zawodowych elektrowni wodnych Polski, ciekawy też o tyle, że zmusza bezustannie do pytań o koszty rozbudowy infrastruktury technicznej i wprowadzania związanych z nią dzieł w tradycyjne krajobrazy kulturowe i przyrodnicze.

Spotkania z dawnymi młynami, tartakami, z dziełami dokumentującymi tradycje przemysłu wiejskiego Gorc, miejscowego rękodzieła, z ludowymi twórcami całkiem nam współczesnymi były naturalnymi o tyle, że mieliśmy okazję odgrywać czynną rolę w trakcie prowadzonej w Ochotnicy konferencji „Tożsamość Karpat”, konferencji, która przyciągnęła również uwagę Ministerstwa

Kultury i Dziedzictwa Narodowego i Instytutu Dziedzictwa Narodowego. To dobry prognostyk na przyszłość, tym bardziej, że lokalna społeczność wiele sobie po tym zainteresowaniu obiecuje. Może wesprze to także myślenie o przyszłości zabytkowych siłowni, może przełamie „niemoc” i doprowadzi wreszcie do ochrony prawnej dzieł najcenniejszych i dla gospodarki regionu reprezentatywnych. Sami mieliśmy okazję opowiedzieć o potrzebie otwarcia się zabytkowych zakładów wodnych na ruch turystyczny, o społecznych korzyściach z ochrony nikomu zdawałoby się niepotrzebnych młynów czy tartaków płynących. Krążąc po okolicach Ochotnicy mogliśmy też bliżej poznać tajniki drewnianego budownictwa regionu. Spotkanie z góralskimi chałupami, szalasami, kolibami, z architektura młynów czy tartaków znakomicie wzbogaciły przy tym wykłady dr inż. arch. Krzysztofa Wielgusa, a znaleźliśmy też wyjątkową okazję wysłuchania znakomitego wystąpienia mgr inż. arch. Jana Karpiela „Bułeczka”, na co dzień czynnego na Podhalu architekta i muzyka, piewcy piękna tradycyjnej architektury i sztuki ludowej. Dawid Golik opowiedział i nam o historii wsi Ochotnica, a Krzysztof Wielgus, nadzwyczaj w tym regionie aktywny, poprowadził nas ku swemu dziełu - pomnikowi Liberatora, który spadł w 1944 w pobliżu Ochotnicy, ku któremu zmierzaliśmy przez szczyt Magurki. W Wiejskim Domu Kultury mogliśmy z bliska obejrzeć i dotknąć szczątki tego kultowego dzisiaj dla Ochotnicy samolotu. Co zaś nadzwyczajne to po dziś dzień znajdowane są jego fragmenty. Na naszych oczach przyniesiono ich do WOK całe wiadro.

Krzysztof Wielgus dał Ochotnicy i inny pomnik. Przywrócił współczesnym pamięć Drogi Knurowskiej. To jeden z najciekawszych zabytków wojskowej inżynierii drogowej z przełomu XIX i XX wieku. Jest jednocześnie jedną z najpiękniejszych dróg widokowych w Polsce. Można z niej podziwiać kilka pasm górskich: Gorce, Beskid Sądecki, Pieniny, Magurę Spiską, Góry Lewockie i pełną panoramę Tatr, rozległe widoki Podhala, Spisza, Pienin i południowych stoków Gorców oraz śródgórskiej doliny Ochotnicy.

Droga powstała około 1911 roku, w miejscu średniowiecznego szlaku pozwalającego górami skrócić drogę ze Starego Sącza na Podhale. Chętnie używali go handlarze koni. To właśnie obojętnie, że staropolska zwane „ochodnik”, dało początki nazwie wsi Ochotnica (lokowanej przez króla Władysława Jagiełłę w 1416 roku). Stara droga była bardzo niewygodna, gdyż dla przejścia przełęczą Knurowskiej (846 m n.p.m.) wymagała pokonania kilkuset metrów stromych podjazdów

i zjazdów. Gruntowa drogę często rozmywały roztopy i potoki spływające z gór.

Na przełomie XIX i XX wieku stara droga nie nadawała się do jakichkolwiek celów wojskowych. W tym czasie teren Podhala należał do zachodniej Galicji, jednego z krajów koronnych Austro-Węgier. Na pierwszą dekadę XX wieku przypada okres zmian w doktrynie obronnej monarchii. Ich gorącym zwolennikiem był szef sztabu cesarskich i królewskich sił zbrojnych gen. Franz Conrad von Hötzendorf. Stawiał on na walkę manewrową, przywiązując mniejsze znaczenie do rozbudowy potężnych twierdz galicyjskich: Krakowa i Przemysła. W tym czasie modernizowany był także tabor wojsk transportowych; pojawiły się pierwsze oddziały samochodów ciężarowych oraz ciągniki artyleryjskie. Z tych powodów konieczne były nowe drogi, pozwalające na łatwy przerzut dużych jednostek wojskowych. Dla galicyjskiego obszaru manewrowego najważniejsza była możliwość przesuwania wojsk równoległe do pasa Karpat. Temu służyła m.in. Galicyjska Kolej Transwersalna, uruchomiona w 1884 roku. Do tego też celu miała służyć zbudowana całkowicie od podstaw Droga Knurowska.

Pojawiła się ona się na mapie wojskowej wydanej w 1914 roku, musiała więc istnieć kilka lat wcześniej. Zaprojektowano ją jako drogę wojskową 1 kategorii, o utwardzonej nawierzchni łuczniowej na elastycznej podbudowie kamiennej (system MacAdam), o szerokości jezdni 5 m. Dystans około 6 km i około 300 m wysokości pomiędzy doliną Dunajca w Harklowej a Przełęczą Knurowską pokonuje w 34 zakrętach. Dystans dalszych 4 km od przełęczy do przysiółka Ustrzyk w Ochotnicy Górnej (różnica wysokości ok. 117 m) droga pokonuje trzema zakrętami. Na drodze zbudowano kilkanaście kamienno-betonowych przepustów i dwa mosty: jeden kamienny, łukowy most u wylotu doliny Furcówki (istniejący do dziś), drugi, potężny most drewniany na Dunajcu (dziś nie istnieje, przebudowany na nowoczesny most żelbetowy). Jednakowy, niewielki spadek drogi i ostre zakręty dostosowane były głów-

nie do ruchu pojazdów konnych. Na zakrętach wyprofilowano tzw. mijalnie, czyli poszerzenia umożliwiające wyminięcie się długich zaprzęgów oraz dające możliwość odpoczynku zwierząt pociągowych bez tarasowania drogi. Budowę dróg nadzorowali inżynierowie włoscy, poddani cesarza Franciszka Józefa I z austriackiego Tyrolu lub z rejonu Triestu. Droga była budowana siłami robotników najmowanych do robót rządowych i publicznych, nazywanych na Podhalu „barabami”. Stąd Droga Knurowska zyskała też miano „Gościńca Barabów”.

Zaniedbaną przez wiele lat drogę wyremontowano i 20 września 2006 roku przy filii Szkoły Podstawowej w przysiółku Ustrzyk Ochotnicy Górnej odbyło się uroczyste otwarcie odcinka historycznej drogi wojskowej. Z tej okazji, staraniem Krzysztofa Wielgusa przy budowłach inżynierskich Drogi pojawiły się tablice informacyjne, prowadzące w różne aspekty związane z jej budową, eksploatacją, historią.

6 sierpnia mieliśmy okazję uczestniczyć w Forum Karpackim, jednym z wydarzeń prowadzonych w ramach projektu „Porozumienie Karpackie. Karpaty naszym domem, aktywnym partnerem dialogu obywatelskiego”. Spotkanie to było interesujące o tyle, że wzbogacało program merytoryczny naszych Studiów Podyplomowych o spotkanie z ludźmi, których celem jest stworzenie platformy współpracy wszystkich organizacji i instytucji, które działają na rzecz ochrony i rozwoju regionu Karpackiego. Oni też mogą być naturalnym sprzymierzeńcem programów czy nawet tylko postulatów ochrony dziedzictwa cywilizacyjnego regionu.

Bogaty w wydarzenia program zamknął obiad, na który w „Karczmie nad Potokiem” zaprosili nas Wójt i Sołtys Ochotnicy, a clou ostatniego dnia stanowił Jarmark Karpacki przed Wiejskim Ośrodkiem Kultury. Tutaj porozmawiać mogliśmy z twórcami ludowymi i pozmakowac regionalnych potraw. Później, wieczorem i długo w noc dzieliliśmy się doświadczeniami i wrażeniami, i z sobą i z przyjaciółmi, których w Ochotnicy pozostawialiśmy, na posiadzie, któremu przygrywała góralska kapela, a stoły uginały się od jadła i napitków.

Kolejna sesję Studiów poprowadzimy w Berlinie, od 9 do 11 września, uwagę Słuchaczy zwracając na problemy współczesnego muzealnictwa technicznego, na formy i filozofię ich pracy oświatowej a także na nowe zjawiska na gruncie tradycyjnego muzealnictwa technicznego wyrastające, czego Berlin jest dobrym przykładem.

Stanisław Januszewski



Wykład Krzysztofa Wielgusa

BRACTWO MOKREGO POKŁADU

Spotkanie lipcowe

Spotkanie Bractwa odbyło się tradycyjnie, w pierwszy czwartek, siódmego dnia miesiąca lipca. Zgodnie z zapowiedzią spotkaliśmy się na pływającym tarasie domu na wodzie zacumowanego w górnym awanporcie śluzy Szczytniki, po przeciwnej stronie postojowiska Nadbora i dźwigu Wróblin, czyli macierzystego miejsca spotkań Bractwa Mokrego Pokładu.

Spotkanie akurat w tym miejscu było następstwem zaproszenia Wojtka Bartosiewicza i jego przyjaciela z gorącej Hiszpanii – Alejandro. Przepiękna pogoda, atrakcyjny temat i miejsce to efekt niespodziewanego najścia licznej rzeszy członków Bractwa i niezapowiedzianych gości. Niestety, nie przybył na spotkanie zapowiadany Pan Marcin Korzonek, podróżnik i cyklista. No cóż, wielka szkoda, być może następnym razem zaszczyci nas swą obecnością.

Lipcowe spotkanie, jak przystało na czas kaniukuły w zasadzie było monotematyczne, choć zaskoczeniem była bardzo gorąca dyskusja, a raczej efekt opowieści kpt. żegl. śródl. Staszka Kwietnia. Jak

przystało na rzeczno fachurę snuł swą opowieść o swej pracy na jednym z najnowocześniejszym tankowcu pływającym na Renie, notabene rodem z nowosolskiej stoczni, a opowieść jego wzbudziła spore zainteresowanie wśród zgromadzonych. Jednak głównym motywem tego spotkania była prezentacja na żywo jednego z dwóch budowanych we Wrocławiu domów na wodzie. Wzbudził on szczególne zainteresowanie, a zwłaszcza jego wnętrze i techniczne wyposażenie. Dość długo trwała prezentacja aranżacji wnętrza domu i również nie obyło się bez wątpliwości i uwag starych wyg rzecznych. Jednak Pan Wojtek rzeczowo i konstruktywnie odpowiadał na zadawane pytania, tak, że rozwiązał całkowicie wszelkie wątpliwości malkontentów.

Podsumowując spotkanie: odbyło się ono w tradycyjnie miłej atmosferze. Uważam je za udane a sama idea podobnych spotkań jest z pewnością interesująca. Mam nadzieję, taka forma spotkania jaka miała miejsce siódmego lipca nie będzie spotkaniem jednorazowym.

Spotkanie sierpniowe

Na zaproszenie Iwony i Tadeusza Dobrocińskich kolejne spotkanie miało miejsce w ich posiadłości w Dobroszowie Oleśnickim. Było nas mniej niż zwykle (a szkoda), bo spotkanie miało swój niepowtarzalny klimat.

Gospodarze przygotowali grilla, a nasza Jadzia sałatki arbuza z oliwkami i fetą oraz ekstra sałatkę do wypełnienia pieczonych ziemniaków. Kochani, niebo w gębie!

Tadeusz przybliżył nam swoje pasje i pomysły prezentując wykonane przez siebie modele. Adam Bartold zapraszał na organizowane przez siebie wypady turystyczne w Polskę i w świat oraz na spotkania klubowe do Dworu Polskiego

w Rynku, które organizowane są co miesiąc i gromadzą liczne rzesze zwolenników spotkań przy piwku i poczęstunku.

Czas najwyższy zacząć nawiedzać klub OLWIZ, do czego Adam, szef klubu, gorąco już od pewnego czasu nas zachęca. Wojtek Kato, jeszcze aktywny kapitan ż.s., raczył wspominkami z pracy w łodziarce, no i dzielił się swoimi doświadczeniami jak to fajnie być dziadkiem. Wojtku, doświadczamy, potwierdzamy, fajnie być dziadkiem.

Nasze drogi - Wojtkowe i moje, wiele razy się schodziły, począwszy od relacji uczeń - nauczyciel w latach sześćdziesiątych, później w ŻnO i wreszcie u schyłku kariery zawodowej w Bractwie, a także na różnych zjazdach i spotkaniach koleżeńskich. Zyga Szewczyk zaś starannie dokumentował spotkanie u Tadeuszów i nie mógł wyjść z podziwu dla wielu zainteresowań i pasji Gospodarza, a jest się czemu dziwić.

Obserwując środowisko ludzi związanych z wodą, można rzec, że dzieje się coraz więcej i ciekawiej. Z tego wiele za sprawą ludzi czynu, za którymi stoją fundusze. Nasze oczekiwania względem urzędników odpowiedzialnych za Odrę i infrastrukturę oraz promocję Wrocławia są dalekie od spodziewanych.





Myślę, że w ślad za dokonaniem prywatnych inwestorów wzrośnie zaangażowanie i skuteczność gospodarzy miasta. Przykładem niech będzie Bydgoszcz, od której możemy się uczyć jak z pożytkiem sensownie wydawać publiczne pieniądze.

Wrocław ma o wiele większą, bogatszą i piękniejszą infrastrukturę oraz możliwości jej wykorzystania dla promocji miasta i jego mieszkańców niż jakiegokolwiek inne miasto w Polsce i należy to efektywnie wykorzystywać.

Ze swej strony będziemy o to zabiegać i przypominać, a także postaramy się uczestniczyć w procesie odradzania się Odry i Wrocławskiego Węzła Wodnego.

Dnia 20 lipca br. wrocławski Urząd Żeglugi Śródlądowej obchodził swoje 50 lecie. Była tam też liczna reprezentacja Bractwa. Uroczystość odbyła się na statku pasażerskim GOPLANA z udziałem Wojewody Wrocławskiego, przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego, Ministerstwa Infrastruktury, wrocławskiego świata nauki, edukacji i gospodarki wodnej, byłych szefów inspektoratów, pracowników, a także byłych pracowników tej instytucji. Z tej okazji zostały wręczone medale, wyróżnienia i stosowne materiały upamiętniające tę miłą uroczystość, którą prowadził dr Janek Pyś, szef wrocławskiego UZŚ, gospodarz spotkania. Przypominam, że Janek Pyś jest członkiem naszej społeczności - Bractwa i ma też swoje osobiste jubileusze - 25 lat pracy zawodowej w branży i 5 lecie szefowania urzędowi. Janku - Dyrektorze, dołączamy się do tych życzeń,



których było wiele i życzymy pomyślności i efektywnych działań.

Uroczystość zawierała też część seminarijną z której można się było dużo dowiedzieć o historii śródlądowych dróg wodnych, gospodarce wodnej i działalności turystycznej. Nastąpił też chrzest nowej koszaraki i kutra motorowego, które służyć będą urzędowi w dobrym sprawowaniu nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi oraz korzystających z uroków wypoczynku na wodzie.

Na pokładzie GOPLANY zostało też podpisane porozumienie pomiędzy Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej a Urzędem Żeglugi Śródlądowej, które ma służyć poprawie współpracy między tymi instytucjami, a efekty tego winny być odczuwalne niebawem.

Kolejne spotkanie Bractwa wyznaczono na 8 września br. o godz. 17.00, tradycyjnie na WRÓBLINIE. Jak zwykle, witamy naszych Braci i Sympatyków, w tym z osobami towarzyszącymi.

*Zbyszek Priebe
Bractwo Mokrego Pokładu*

PS. Pamiętamy, że Bractwo współtworzy i współorganizuje Muzeum Odry FOMT – muzeum żeglugi śródlądowej oraz współpracuje przy budowie Izby Pamięci w naszej Szkole. Zachęcamy do przekazywania na ten cel pamiątek i dowodów pamięci z nauki w szkole, internacie, z imprez sportowych, itp.



Odra jest ważną częścią Wrocławia

Odra od 1945 r. jest nasza. Przemiany polityczne z końca lat 80-tych XX w. w Polsce pozwoliły nam korzystać z rzeki tj. spędzać na lub w jej pobliżu wolny czas, a także zarabiać. Mówiąc, że jest nasza mam na myśli właśnie możliwości korzystania z rzeki. Powoli rzeka zaczyna pełnić te funkcje, które pełniła od wieków. Odra podobnie jak inne rzeki jest regionalnym bogactwem, z którego musimy nauczyć się korzystać. Rzeka jest źródłem jednego z najważniejszych dla człowieka surowca. Woda potrzebna człowiekowi jest do różnych działań w: rolnictwie np. do nawadniania pól, przemyśle do procesów technologicznych, aglomeracjach do celów technicznych i spożywczych, a także dla spędzania wolnego czasu. Oprócz wagi surowca jaki niesie Odra istnieje także wiele dziedzin działalności człowieka dla których rzeka jest ich podstawą np.: energetyka wodna, bezpieczeństwo powodziowe, pozyskiwanie kruszywa z dna rzeki, transport rzeczny, porty (centra logistyczne), działalność stoczniowa, rybołówstwo. Odra w swojej historii zawsze była katalizatorem, czy kołem zamachowym dla gospodarki. Wyrazem znaczenia rzeki dla regionu jest wyodrębnienie nazwy regionu – Nadodrze. Odra mogłaby tworzyć liczne miejsca pracy, przynosić korzyści dla środowiska naturalnego człowieka, wpływać na poprawę stosunków wodnych i warunków bezpieczeństwa powodziowego.

Musimy uświadomić sobie możliwości jakie niesie Odra. Musimy też nie bać się rzeki. Nie mówię o tym, że mamy ją lekceważyć. Odra jest rzeką potrzebną człowiekowi do życia i jak wszystko na ziemi powinniśmy przystosowywać ją do własnych potrzeb. Ja nazywam ten proces cywilizowaniem rzeki. Niemcy mówili o przeobrażaniu rzeki z naturalnej w kulturalną. Istotnym elementem przeobrażania (dostosowywania) Odry do naszych potrzeb jest stanowisko jej właściciela. Odra jest własnością państwa. Jednak państwo zajmuje się tak rzeką na ile życzy sobie tego społeczeństwo. Jedną z ważniejszych form zorganizowania społeczeństwa są samorządy. Niestety nasza gmina, nasze miasto nie upomina się o rzekę.

Turystyka wodna

Ważnym elementem korzystania z Odry jest rekreacja i turystyka wodna. Oprócz walorów wypoczynkowych, jest także ważnym czynnikiem gospodarczym. Wrocław to, w porównaniu z innymi miastami Polski, przede wszystkim akweny. Samych dróg wodnych mamy ok. 45 km. Do tego

dochodzi pięć rzek, które mają swoje ujścia do Odry w rejonie Wrocławia, po których już płyną kajaki i łódki. Nie ma takiego drugiego miasta. Do tego dochodzi mnóstwo budowli związanych z rzeką, wybudowanych do różnych celów takich jak jazy, śluzy, poldery, przepławki, elektrownie wodne, porty, nabrzeża, mosty. To wszystko nazywamy Wrocławskim Węzłem Wodnym (WWW), który w sposób szczególny wyróżnia nasze miasto to. WWW mogłoby stać się symbolem turystycznym Wrocławia. Miasto niestety nie kontynuuje przedwojennych wodniackich tradycji związanych zarówno z transportem rzeczny jak i z turystyką wodną. Wyobrażam sobie, że miasto mogłoby być inicjatorem wodniackich architektonicznych symboli charakterystycznych dla Wrocławia np. sieci: tawern, przystani, nabrzeży i in. Dopelnieniem mógłby być tramwaj wodny, również jako symbol i produkt turystyczny. Tramwaj, którego funkcja komunikacyjna dla mieszkańców miasta byłaby tylko uzupełnieniem. Pływając wokół miasta statek byłby ważnym elementem komunikacyjnym, przeprawowym, turystycznym, edukacyjnym.

We Wrocławiu w centrum miasta był akwen, który od zakończenia II wojny światowej był zamknięty dla żeglugi. Był to akwen umownie nazwany Śródmiejski Węzeł Wodny (ŚWW) rozpoczynający się w rejonie mostu Tumskiego i Piaskowego a kończący się w rejonie mostu Sikorskiego i Mieszkańskiego. Taki stan trwał przez 60 lat. Nikomu to nie przeszkadzało. Dla administracji rzeki była to komfortowa sytuacja, miasto nie dostrzegało problemu bo nie czuło się związane z rzeką, natomiast mieszkańcy Wrocławia nie chcieli korzystać brudnej i zaniedbanej rzeki, której się bali.

Od momentu kiedy zostałem w 2005 r. dyrektorem urzędu rozpocząłem działania, aby udostępnić najpiękniejszą część rzeki w centrum miasta mieszkańcom. Oczywiście bez pomocy innych osób z Urzędu Miasta, RZGW, czy armatorów takie działania byłyby niemożliwe. Do dzisiaj w Ministerstwie Środowiska niektórzy urzędnicy uważają, że udostępnienie dla żeglugi tego akwenu jest błędem. Obecnie na tym niewielkim akwenu mamy kilka pływających kawiarni, marinę, przystanie, plażę, restaurację na wodzie i wielu nowych wniosków o działania na rzece. Wszystkich, którzy się nie pomieszczą na ŚWW zapraszamy do korzystania z kolejnych części Odry.

Transport rzeczny

Natomiast transport rzeczny nie ma się dobrze. Początek końca transportu rzeczno-żeglarskiego przyszedł razem z przemianami, o których wcześniej mówiłem z końcem lat 80-tych XX w. Transport na Odrze podobnie jak Przedsiębiorstwo Państwowe Żegluga na Odrze był mocno scentralizowany i upolityczniony. Plany dla żeglugi układano w ministerstwach a statki pływające na zachód Europy były przedmiotem zainteresowania różnych służb. Wraz z demokratyzacją państwa i prywatyzacją przedsiębiorstwa coraz mniej uwagi poświęcano żegludze, a w tym przede wszystkim rzece. Do tego miały miejsce liczne niesprzyjające transportowi rzeczno-żeglarskiemu okoliczności do których należą: brak pieniędzy na gospodarkę wodną odpowiedzialną za przygotowanie warunków nawigacyjnych na drodze wodnej, akcja niektórych ekologów, którzy głoszą, że Odrę należy renaturyzować, likwidacja szkolnictwa żeglarskiego we Wrocławiu, sprzedaż portów śródlądowych, redukcja i przeniesienie się z Wrocławia do Szczecina największego odrzańskiego armatora. Kiedyś na wszystkich kanałach i drogach wodnych Europy Zachodniej pływały polskie statki, które na rufie miały duży napis informujący o porcie macierzystym – Wrocław. Teraz te same statki pływają z napisem Szczecin. Wydaje się, że gmina nie zrobiła nic aby zatrzymać armatora we Wrocławiu i korzystać z darmowej promocji w Europie. Wrocław czy chce czy nie jest chyba jedyną w Polsce gminą armatorem. Wrocław jest właścicielem statku szkolnego Westerplatte, który został po Technikum Żegluga Śródlądowej z ul Brucknera. Niestety wygląd statku nie przynosi chluby jego właścicielowi.

Transport wodny jest znacznie tańszy od innych środków transportu. Zarówno budowa dróg wodnych jest tańsza od budowy autostrad czy linii kolejowych dużych prędkości jak i sam przewóz ładunków jest korzystniejszy dla transportu rzeczno-żeglarskiego. Koszt budowy kilometra autostrady to ok 30 - 40 mln zł. Budowa linii kolejowej to 20 mln zł. za kilometr. Natomiast budowa śluzy żeglarskiej poprawiającej warunki żeglarskie do 50 km to koszt ok 300 mln zł. Statki rzeczne do przewozu tej samej ilości ładunku zużywają także 4 razy mniej paliwa niż samochody ciężarowe i produkują 5 razy mniej spalin. Przeciętna żywotność statku to 50 lat, a samochodu 8. Nie mówiąc już o bilansach dotyczących hałasu, bezpieczeństwa czy pracochłonności. Wszystko oczywiście przemawia na korzyść żegluga śródlądowej.

Budowa stopnia wodnego w Malczycach wiąże się z problemem dalszej kanalizacji rzeki czyli dokończenie prac na rzece, które rozpoczęli nasi

dziadowie. Po rozpoczęciu kaskadyzacji rzeki należy ją prowadzić do takiego miejsca, w którym różnica poziomu terenu będzie na tyle niewielka, że spływająca ze stopnia wodnego woda nie będzie prowadziła do erozji dna rzeki. Biuro budowy stopnia wodnego Malczyce powstało w połowie lata 70-tych XX w. Sama budowa stopnia wodnego prowadzona jest już kilkanaście lat. Budowa realizowana była w różnych warunkach ustrojowych państwa, prowadziły ją zmieniające się struktury administracji wodnej, prowadziło ją kilku dyrektorów administracji wodnej, realizowało kilka przedsiębiorstw budowlanych. Zapowiada się, że ze względu na długość trwania inwestycji będzie to jedna z droższych budowli tego typu. To w tej chwili kluczowa inwestycja na rzece dla transportu rzeczno-żeglarskiego. Jednak budowa jednego stopnia wodnego na rzece nie poprawi na długo warunków nawigacyjnych. Należy przygotować program, który po pierwsze pozwoli wpływać na rzekę statkom z UE i po drugie rzeka i kanały połączą ze sobą centra przemysłowe takie jak np.: Wiedeń, Bohumin, Śląsk, Wrocław, Berlin, Hamburg.

Odra a Wrocław

Dziwię się, że miasto, którego ważnym elementem i znaczną częścią miasta jest Odra i inne rzeki nie chce wpływać na ich losy. Wiem, że ważne dla miasta są trasy rowerowe, zieleńce i parki, architektura, ulice. Odra pełni wszystkie te funkcje naraz a na dodatek jest ważnym elementem bezpieczeństwa mieszkańców miasta. Leżący w obszarze miasta Wrocławski Węzeł Wodny jest na tyle ważny, że powinien czekać się specjalnego planu zagospodarowania. Na akwenach miejskich brakuje wszystkiego zarówno dla żegluga towarowej jak i turystycznej. Brak jest miejsc do postoju, miejsc do podnoszenia z wody i slipowania łódek, miejsc gdzie można zatankować paliwo z wody, pobrać wodę, czy podłączyć się do prądu. Brak jest marin, brak centrów logistycznych brak działających portów, brak planów na przebieg nowego kanału żeglarskiego po którym będą mogły pływać 4.000 t statki, brak planu na nowy kanał przeciwpowodziowy. Czy taki ważny ośrodek przemysłowy jakim jest Wrocław i region nie powinien starać się, przy pomocy koordynatora odrzańskiego, o sprawne połączenie rzeką z portami w Berlinie, Szczecinie czy Hamburgu ?

Brak w mieście koordynatora odrzańskiego znaczącego problematykę Odry, gospodarki wodnej, żegluga powoduje, że miasto nie może wpływać na swoje (mieszkańców) odrzańskie interesy a instytucje związane z rzeką muszą kontaktować się z różnymi miejskimi wydziałami. Skutkiem braku właściwej koordynacji spraw odrzańskich

jest m.in. to, że remontowane w mieście mosty nie są podnoszone niekiedy o kilkanaście centymetrów co na długie lata będzie limitowało klasę drogi wodnej, remonty śluz przeprowadzane są według historycznych planów co nie spełnia aktualnych standardów bezpieczeństwa osób korzystających ze śluz, pod pretekstem wymogów architektonicznych próbuje się wpływać na wygląd, sposób i miejsce postoju jednostek pływających. Rzeka nie do końca spełnia oczekiwania mieszkańców miasta gdyż brak jest infrastruktury wodniackiej, o której mówiłem wyżej.

Miejski koordynator spraw odrzańskich byłby jak najbardziej właściwy do tego aby ustalić, skoordynować i nałożyć miejski plan na niedługo realizowany przez RZGW Wrocław plan przeciwpowodziowej modernizacji Wrocławskiego Węzła Wodnego. Plan miasta powinien objąć przystosowanie rzeki do powszechnego korzystania z akwenów miejskich. Powszechne korzystanie to przed wszystkim turystyka. Przy okazji tej ogromnej inwestycji realizowanej przez RZGW przy niewielkich środkach z budżetu miasta możnaby zbudować miejsca do wodowania łodzi, nabrzeża na postój statków. Powstałe nabrzeża postojowe powinny być zaopatrzone w infrastrukturę tj. ujęcia wody, oświetlenie, skrzynki z prądem, miejsca na zdawanie odpadów komunalnych, miejsca do tankowania paliwa.

Co można zrobić

Od kilku lat grupa entuzjastów żeglugi śródlądowej zarówno tej towarowej jak i turystycznej organizuje konferencje. Niekiedy tych konferencji jest kilkanaście w roku. Stale spotykają się te same osoby. Z reguły brak jest na tych spotkaniach polityków czy wysokich urzędników, którzy mogliby wpłynąć na sytuację branży żeglugowej.

Trochę inaczej jest z turystyką wodną. Od paru lat działa Parlamentarny Zespół ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej. Efekty w postaci liberalizacji przepisów dotyczących wymogów dla turystyki wodnej przyniosła ubiegłoroczna zmiana ustawy o żegludze śródlądowej. Jednak zarówno marynarze jak i wodniacy oczekują przede wszystkim poprawy warunków nawigacyjnych na rzekach oraz budowy infrastruktury żeglugowej.

Korzystający z Odry mają liczne problemy. Jedne wynikają z aury inne wynikają z organizacji i zarządzania rzeką. Wydaje się, że likwidacja tych problemów powinny zająć się odpowiednie służby wodne. Regulacja rzeki powinna polegać na takim sterowaniu przepływami wody aby gromadzić wodę np. w zbiornikach retencyjnych wówczas gdy jest jej za dużo a wypuszczać do rzeki gdy jest jej za mało. Na takie podejście do Odry

i uniezależnienie się od aury potrzebne są pieniądze. Aby pieniądze były dobrze wydatkowane potrzebna jest sprawne zarządzanie. Efektem niedofinansowania Odry jest często niedrożny szlak żeglowny, remontowane i zamykane śluzy i w efekcie brak korzyści jakie Odra mogłaby przynieść. Odra jeszcze 20 lat temu była jedyną drogą wodną w Polsce, która łączyła ze sobą okręgi przemysłowe. Póki rzeka na powrót nie połączy ośrodków przemysłowych np. z Europy Zachodniej do południowej planowanym przez UE Kanałem Dunaj-Odra-Łaba, póki Odrą nie popłyną potoki ładunków z kontenerami, chemikaliami, artykułami spożywczymi, ładunkami o dużych gabarytach nie będziemy mogli się przekonać czy transport rzeczny w Polsce się opłaca

Wszelkie działania, do których właściwe jest wyłącznie państwo są mocno upolitycznione. Niestety żegluga śródlądowa, czy nawet turystyka wodna to bardzo niszowe dziedziny a polityka nie chce zimować się mało spektakularnymi sprawami. Aby na Odrze osiągnąć dobry efekt zadawający wszystkich użytkowników należy pomyśleć o sprawnym zarządzaniu oraz finansowaniu czy samofinansowaniu działań związanych z rzeką. Mam wrażenie, że z roku na rok wszyscy uczymy się rzeki. Jednak nauka na własnych błędach może trwać bardzo długo, a wzorce możemy ściągać, i to natychmiast, od tych którzy rzeki opanowali już dawno. Z aspektem zarządzania Odrą wiąże się problematyka rzeki międzynarodowej. Odra to także rzeka Czechów i Niemców.

Można by się pokusić o np. Kartę Odry. Twórcą takiej Karty powinien być samorząd. Tylko samorządy mają odpowiednie wpływy polityczne i tylko one mogą się właściwie zająć takimi trudnymi sprawami jak Odra. Sprawa Odry wymaga współpracy samorządów całego Nadodrza w kraju i u naszych sąsiadów. Oczywiście sprawy odrzańskie mają także różne wymiary. Z pewnością powinniśmy zacząć od spraw lokalnych. Boję się, że Wrocław marnuje nadarzającą się okazję. Wrocław jest dla wielu gmin przykładem. Sądzę, że dobry wzorzec zastosowany w stolicy Dolnego Śląska byłyby powielane w innym miastach. Wiele samorządów pamięta i dalej tak sądzi, że Wrocław jest stolicą żeglugi śródlądowej w Polsce. Odnośnie postulatów Karty Odry powinny one mieć wymiar zarówno nadodrzański jak i gminny. Ważnym podmiotem wsłuchującym się w lokalne potrzeby odrzańskie i formułującym postulaty mógłby być Sejmik Odrzański składający się ze wszystkich podmiotów gospodarczych samorządowych zainteresowanych gospodarczym rozwojem Odry.

Jan Pyś

Historischer Hafen w Berlinie – żywe muzeum miasta nadrzecznego

Berlin – stolica Niemiec, jedna z jego licznych twarzy zwrócona jest ku Szprewie, rzecze nad którą została założona. Rozwijająca się tu od średniowiecza żegluga rzeczna pod koniec XVIII wieku zyskała nowe środki wyrazu, a to za sprawą przebudowy przez architekta Johanna Arnolda Nehringa najważniejszej historycznej śluzy miejskiej - Mühlendamm. Wprowadzone udogodnienia techniczne sprostały wymaganiom natężenia ruchu aż do końca XIX wieku, kiedy to kolejna modernizacja umożliwiła przeprawę dużych statków (do 600 ton). Bezustannie przez XVII, XVIII i XIX wiek udrażniano berlińską drogę wodną. Rozbudowywano sieć kanałów, a pomiędzy Wyspą Rybaków (Fischerinsel) oraz Mühlendammschleuse już w połowie XVII wieku wyrastać zaczęły doki oraz magazyny portowe – kształtując pierwszy historyczny port miejski. W XIX wieku strukturę założenia uporządkował słynny K.F. Schinckel, wzdłuż nabrzeży poprowadzono promenady.

Codziennie do miasta przyływało 400 statków towarowych. Drogą wodną Berlin był zaopatrywany w większość produktów spożywczych, węgiel, piasek, kamień i drewno. Jednocześnie rozwijał się osobowy i turystyczny transport rzeczny. By sprostać rosnącym potrzebom transportowym zbudowano kolejne porty: Wschodni i Zachodni, na których rzecz historyczny port utracił na znaczeniu. Sytuacja zmieniła się drastycznie po podziale stolicy, gdy transport wodny na Szprewie został zdecydowanie ograniczony. Większość portów zamknięto jeszcze w 1945 roku. Na 44 lata tradycja, która dała życie miastu, została porzucona. Dopiero upadek muru berlińskiego i zniesienie wiz dla przyjezdnych otworzył przed miastem nowe perspektywy.

Latem 1990 roku miłośnicy żeglugi na pokładzie holownika parowego „North Star” powołali do życia Berlin – Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e. Verein (Berlińsko – Brandenburgskie Stowarzyszenie Żeglugi Śródlądowej). Założycieli jednoczyło przekonanie, iż w czasach zmian gospodarczych i społecznych, które osiągnęły żegluga śródlądowej zabytkowe statki są ostatnimi świadkami minionej przemysłowej chwały. Za punkt honoru obrali sobie uniemożliwienie utraty świadomości istnienia Berlina - miasta nadrzecznego. Postanowili zjednoczyć siły dla utrzymania zabytkowego portu miejskiego oraz renowacji, konserwacji i eksploatacji zabytkowych barek, które najlepiej mogą oddać warunki życia i pracy załóg, zainteresować społeczeństwo.

W tym samym roku w XIX-wiecznym porcie im. Humbolta (Humbolthafen) zacumowano zabytkowe barki, statki parowe, holowniki. Po czterech latach ze względu na przebudowę dworca centralnego i tunelu Tiergarten tymczasowo ewakuowano statki do historycznego portu. Tu cumowały kolejne zabytkowe jednostki pływające, w tym pozyskany przez stowarzyszenie w 1991 roku holownik parowy „Andreas” i barka „Renate-Angelika” – wizytówki kompleksu muzealnego.

Holownik parowy o napędzie jednośrubowym „Andreas” (długi na 35,18 m, szeroki na 6,93 m, o zanurzeniu 1,4 m) powstał w 1944 roku jako ostatni parowiec zbudowany w stoczni Gebr. Wiemann w Brandenburgii. Jego silnik parowy potrójnego rozprężenia o mocy 275 KM i węglowy kocioł dwupłomienicowy o powierzchni grzewczej 92,87 m² pochodzi natomiast z 1926 roku. W czasie II wojny światowej jednostka nie została włączona do eksploatacji, zaś w 1945 roku zosta-



ła uszkodzony przez bombę lotniczą. „Andreas” odbudowany w 1950 roku pełnił służbę holując barki na Elbie i Saale, a następnie jako kotłownia pływająca pomieszczeń administracyjnych fabryki urządzeń elektrycznych w Treptow na wschodnim brzegu jeziora Rummelsburg, co pozwoliło mu uniknąć losu wielu złomowanych parowców. W 1991 roku, po przejęciu przez stowarzyszenie, dzięki sponsorom siłami wolontariuszy i członków zgrupowania, przywrócono „Andreasa” do pierwotnego stanu.

Na unikatowej barce „berlince” – „Renate Angelika” z 1910 roku (dł. 46,42 m, szerokość 6,06 m, nośność 404 tony) urządzono muzeum, w którym prezentowane są materiały o historii portu oraz informacje na temat poszczególnych obiektów obecnie w nim cumujących. Na pokładzie odbywają się rokrocznie czasowe wystawy oraz spotkania członków Stowarzyszenia.

Dzisiaj w Historischer Hafen znajdziemy ok. 28 zabytkowych jednostek, wśród nich zarówno holowniki parowe, barki, jak też statki pasażerskie. Odnaleźć można wśród nich jedną z ostatnich już ocalałych barek tzw. „wrocławskich” z 1910 r. o konstrukcji stalowej, należąca do do Horsta Röpera (dł. 55 m, szerokość 8 m, nośność 620 ton). Odbudowane i zrewitalizowane jednostki eksploatowane są dziś jako statki wycieczkowe, restauracje i kawiarnie oraz żywe muzea. Port ożywia przystanek „białej floty”. Całość jest jedną z ciekawszych atrakcji Berlina, przyciągającą rzesze turystów.



Historischer Hafen w Berlinie stanowi doskonały przykład zgodnej z tradycją i historią próby rewitalizacji dawnych, nieużytkowanych portów miejskich, a jednocześnie próby przywrócenia czy przynajmniej zaakcentowania roli rzeki w życiu miasta. Nie można mówić tutaj o jednorazowym projekcie, to komplementarne działania mające na celu promowanie dawnych tradycji, powiązane z fundamentalnym zrozumieniem struktury urbanistycznej, czego dowodem są działania wokół wspomnianego Humboldthafen – pierwszego centrum ekspozycji zabytkowych jednostek.

Port ten, zrealizowany w połowie XIX wieku, a zamknięty w 1945 roku, z czasem zatracił swój pierwotny charakter. Zaprojektowany w kształcie leja, był głównym punktem przeładunku towarów, za sprawą bezpośredniego połączenia z siecią kolejową, by po drugiej wojnie światowej opustoszeć. Pozostając w sąsiedztwie centrum miasta, stał się zapleczem projektów urbanistycznych tętniących życiem ulic. Tymczasem zachowane doki, ściany nabrzeża, dźwigi i mur oporowy basenu zwracają wciąż uwagę na handlową historię tej dzielnicy. W ostatnich latach władze miasta postanowiły, idąc za przykładem działalności Berlin-Brandenburgischen Schiffahrtsgesellschaft e.V, nawiązać do dawnej funkcji miejsca, rewitalizując nie tylko zabudowania wokół portu, ale i wprowadzając do portu ponad 20 zabytkowych jednostek.

Choć są to jeszcze niezrealizowane plany – widoczna jest troska miasta o dalszy rozwój nabrzeży, o przywracanie im namiastki historycznej funkcji. Działania te, jak też powstanie samego Historischer Hafen, są szczególnie cennym exemplum dla miast takich jak Wrocław, gdzie brakuje świadomości rzecznej historii miasta. Rzeka kształtująca linię zabudowy i gospodarczy obraz



miasta została wymazana z pamięci, zapomniana w swej dawnej funkcji. Tymczasem liczne zabytki wrocławskiej drogi wodnej mogłyby tworzyć wspaniały szlak i atrakcję turystyczną, promującą

miasto. Ale komu to potrzebne? Wrocław to nie Berlin. Tak więc „ruki po szwam” i nie wychodzić przed szereg. Muzeum Odry FOMT doświadcza tego od lat.

Wioletta Joanna Wrona

Z cyklu: „W gazetach (lub czasopismach) napisali”

„Najlepsi szpiegzy z najlepszego uniwersytetu”

Przypadek sprawił, że Christopher Andrew – historyk, wykładowca prestiżowego Uniwersytetu Cambridge, zajął się tak nienaukową materią jak szpiegostwo. Kiedy zbierał materiały do pracy doktorskiej na temat francuskiej polityki zagranicznej w okresie przed I wojną światową, uświadomił sobie, że kluczem do zrozumienia problemu było złamanie przez Francuzów niemieckiego szyfru wojskowego. Odkrył także, jak niewielu naukowców zajmuje się historią szpiegostwa. Np. Christopher Marlowe, wybitny angielski dramaturg epoki elżbietańskiej, łączył ten fach ze szpiegostwem na rzecz monarchii.

Cambridge, to miasto, z którego wywodzi się słynna grupa radzieckich szpiegów – Kim Philby i jego czterech koledzy, których KGB uważało za swoich najzdolniejszych agentów.

Cambridge, to także miejsce, gdzie swoich najlepszych ludzi rekrutował brytyjski wywiad MI5, choć o ich sukcesach zdecydowało w dużym stopniu złamanie kodu niemieckiej maszyny szyfrującej Enigma. Nie wolno zapominać, że Brytyjczykom pomogły w tym bardzo prace polskich matematyków jeszcze przed rozpoczęciem II wojny światowej – to wspaniały przykład współpracy polsko brytyjskiej [Marek Rybarczyk „Szatańskie sekrety”, Świat. Terroryzm. „Newsweek”, 07.01.2007 r., str 56-580].

W MI5 i w KGB otwarto wreszcie archiwa, z których wynika, że wybitny austriacki naukowiec Engelbert (Bertie) Broda wykradł z Cavendish Laboratories na Uniwersytecie w Cambridge najtajniejsze brytyjskie sekrety, w tym schemat reaktora atomowego wykorzystanego przez Amerykanów w projekcie Manhattan. Austriak zorganizował sieć informacyjną z mackami w każdym wydziale instytutu chemii. Dzięki niemu Rosjanie zaczęli liczyć się w atomowym wyścigu. Ten niezwykle przystojny i inteligentny syn austriackich arystokratów był także żarliwym komunistą, którego dwukrotnie aresztowali naziści. Za powód swojego przyjazdu do Anglii podał on chęć uczestnictwa w wykładach naukowych, jednak

w rzeczywistości uciekał przed nazistami. W 1941 r. zaproponowano mu pracę w laboratorium Cavendish w Cambridge. Wraz z francuskim fizykiem Hansem Halbanem wytyczał on nowatorskie kierunki w badaniach nad energią nuklearną. Halban też uciekł na Wyspy przed nazistami w 1940 r., przywożąc w walizce większość francuskich zasobów „ciężkiej wody”, wykorzystywanej w reaktorach nuklearnych.

Broda, który według informacji MI5 był „przywódcą Komunistycznej Partii Austrii” nawiązał w Londynie kontakty z austriackimi uchodźcami o lewicowych poglądach. Jedną z nich była fotografka Edith Tudor Hart, która traktowała swoją sztukę jako reklamę komunistycznej rewolucji. Była także kurierką i agentką KGB (kryptonim „Edith”). Tudor Hart, która wkrótce została kochanką Brody, zarekomendowała go KGB.

Największe uznanie budzi umiejętność maskowania się Brody. Wiosną 1946 r. aresztowano Alana Nunna Maya, z którego żoną Broda często się kontaktował. Broda nie zareagował ale w 1947 r. poprosił o pozwolenie na wyjazd z Anglii na krótki urlop. W MI5 podejrzewano Brodę ale wobec braku dowodów jego szpiegostwa, Brytyjczycy nie mieli wyboru i wyrazili zgodę. Broda zmarł w 1983 r. w wieku 73 lat jako ceniony profesor Uniwersytetu Wiedeńskiego.

Jego syn Paul pozostał w Wielkiej Brytanii ze swoją matką Hildegarde, z którą Broda wcześniej się rozwiódł. Paul, obecnie profesor biologii molekularnej na Uniwersytecie w Manchesterze, pisze książkę o swoim ojcu.

W 1955 r. CIA uznała Brodę za „kluczową postać w przekazywaniu tajnych nuklearnych informacji z USA, Kanady, i Wielkiej Brytanii do ZSRR”.

Allan Nunn May wyszedł z więzienia, lecz żaden z brytyjskich uniwersytetów nie zgodził się go zatrudnić aż do jego śmierci w 2003 r. [„Szpieg, który rozpętał zimną wojnę”, „THE TIMES”, tłumaczenie za: onet.pl WIEM, Czasopisma, 18.06.2009 r.].

Na sukcesach MI5 zbudowano postać i sławę agenta JKM – Bonda. Jamesa Bonda.

Jego pierwowzorem był Richard Sorge – jeden z najskuteczniejszych agentów XX wieku. – W całym moim życiu nie spotkałem postaci większego formatu – powiedział Mitsusada Yoshikawa – prokurator, który domagał się dla Sorge kary śmierci.

Uważam go za najbardziej niesamowitego szpiega w historii – oświadczył Ian Fleming. Pisarz przyznał, że burzliwe życie sowieckiego szpiega, łamiącego serca kobiet, posłużyło za inspirację przy konstruowaniu postaci fikcyjnego agenta 007. Wygląda więc na to, że James Bond pracując oficjalnie dla Niemiec nazistowskich, tak naprawdę pracował dla Rosji sowieckiej.

Jednego z największych mistrzów szpiegostwa w dziejach stracono w więzieniu Sugamo o godz. 10.20 rano, 7 listopada 1944 r., dokładnie w rocznicę wybuchu rewolucji październikowej. Rząd cesarski próbował bezskutecznie wymienić Sorge i jego ludzi na japońskich żołnierzy wziętych przez Rosjan do niewoli. Trzy razy Japończycy zwracali się w tej sprawie do ambasady sowieckiej w Tokio, ale Stalin za nic nie chciał się przyznać, że miał agenta, który ostrzegł go przed atakiem III Rzeszy na ZSRR. Ambasada za każdym razem udzielała takiej samej odpowiedzi: - Człowiek o nazwisku Richard Sorge nie jest nam znany [Jakub Mielnik „Bond pracował dla Stalina”, Biografie, „FOCUS EKSTRA” nr 01/2011, styczeń-luty, str. 52-55].

Wygląda też na to, że jeżeli nie tylko prawdziwi, kluczowi dla historii XX wieku agenci, ale nawet fikcyjny agent 007 pracował dla Rosji sowieckiej, to nie ma się co dziwić, że (nie tylko my – Polacy) mamy takie a nie inne „status quo”.

Teraz wiadomo też skąd mogła się wziąć inspiracja do stworzenia fikcyjnej postaci agenta J-23, bohatera znanego w Polsce i ZSRR serialu pt: „Stawka większa niż życie”. Pierwowzór został zaadaptowany z frontu „dalekowschodniego” do pracy na froncie „wschodnim” i „zachodnim”. Tylko, że zakończenie pracy agenta J-23 pod koniec II wojny światowej nie jest już zgodne z pierwowzorem.

Co odkrywa i przedstawia Szerokiej Publiczności

Kpt „Nemo”

PS. Tymczasem nie musimy już się karmić wzorcami rodem z Rosji sowieckiej. Ani tym bardziej ich utrwalac [Izabela Kacprzak „Ekspонат J-23, czyli drugie życie Bonda Peerelu”. Muzeum Hansa Klosa, „Rzeczpospolita”, 27.02.2009 r., str. A23]. Mamy autentycznych bohaterów polskiego wywiadu z życiorysami - gotowymi scenariuszami na najlepsze filmy sensacyjne, do których nie trzeba wymyślać fikcyjnych postaci.

„Przykład? Działalność mjr Mieczysława „Rygora” Słowikowskiego, szefa polskiej siatki szpiegowskiej w Afryce Północnej. To właśnie dzięki niemu w listopadzie 1942 r. Anglosasi odnieśli olbrzymi sukces zdobywając to terytorium w ramach operacji „Torch”. Był to moment zwrotny całej wojny, szala zwycięstwa przechyliła się wówczas na stronę aliantów. (...) Trudno nie podziwiać profesjonalizmu naszej „Dwójki”. Major przybył do francuskiej Afryki Północnej w połowie 1941 r., aby po kilku miesiącach mieć na całym jej terytorium – większym niż powierzchnia Europy! – sprawną organizację agentów. (...)

Zdobywane informacje natychmiast przesyłał do Londynu, w efekcie czego alianci przed dokonaniem desantu wiedzieli o każdej armacie i każdym garnizonie na terenie Afryki.

Choć Słowikowski zastrzega, że jego wspomnienia [„W tajnej służbie” - dop. Kpt „Nemo”], nie są „powieścią sensacyjną” czyta się je jak Iana Fleminga. Niebezpieczna gra z kontrwywiadem, zamachy, nagłe wyspy, tajne radiostacje i polscy oficerowie chodzący po Algierze w ciemnych perukach i okularach. Wszystko to w scenerii rodem z „Casablanki”. Bulwary Algieru i Maroka, palmy, plaże, kolorowi tubylcy i luksusowe przyjęcia.

Po zdobyciu Afryki na Słowikowskiego posyłały się amerykańskie i angielskie odznaczenia. Dla alianckich służb „Rygor” stał się legendą” [Piotr Zychowicz „Polski James Bond”, Ex Libris, „Rzeczpospolita”, 28.04.2011 r., 2.strona – A2].

A nie było by tego wszystkiego, gdyby nie zlekceważenie przez Brytyjczyków informacji przekazanej do Londynu przez mjr Mieczysława „Rygora” Słowikowskiego o przygotowaniach Niemiec hitlerowskich do inwazji w Afryce północnej. Po szczegóły do książki odsyła

Kpt „Nemo”

Korespondencje prosimy kierować na adres:

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

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

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