

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 102-103

Rok X

Luty–Marzec 2012 r.

Muzea papiernictwa, górnictwa złota, siłownie energetyczne Kotliny Kłodzkiej Sesja Studiów Podyplomowych Archeologii Przemysłowej

Sesja, a także i tę połączyliśmy ze Studium Archeologii Przemysłowej NOT/FOMT, prowadzona była w Muzeum Papiernictwa w Dusznikach Zdroju (1605). Odwiedziliśmy zabytkową kopalnię złota w Złotym Stoku, od lat kilku przyjmującą rocznie ponad 150.000 turystów, nadzwyczajne dzieło sztuki górniczej udostępnione dzięki kompetencji entuzjastom i wysiłkowi Elżbiety Szumskiej, od lat kilku występującej w roli Gwarka. Wprowadzimy Słuchaczy również do jedynej utrzymanej w Polsce siłowni energetycznej, ciepłej z 1906 i 1910 r. dawnych zakładów włókienniczych w Krosnowicach k/Kłodzka, wyjątkowej wciąż pozostającym tutaj niemalże kompletnym wyposażeniem technicznym, nie tylko silnikami parowymi czy generatorami, także marmurowymi tablicami nastawczymi, aparaturą kontrolno-pomiarową rozdzielni, nawet budką telefoniczną. Uprzejmości Bolesława Laburdy zawdzięczaliśmy także spotkanie z siłownią wodną na terenie dawnych zakładów włókienniczych, siłownią nadzwyczajną o proveniencji sięgającej lat 40. XIX w., znaną 54 oryginalnymi budowłami hydrotechnicznymi, zwłaszcza kanałem prowadzącym wodę z rzeki Biała Łądecka na turbiny wodne, na znacznym odcinku od połowy XIX w. prowadzonym ponad poziomem terenu. Siłownia ta, niegdyś mechaniczna (maszyny włókiennicze napędzane bezpośrednio z wału turbiny) a od ok. 1904 r. mechaniczno-elektryczna, w części produkująca energię elektryczną dla potrzeb zakładów, a od lat 60. XX w. pracującą wyłącznie w roli zakładowej elektrowni wodnej, od lat zaś 90., od upadku fabryki włókienniczej, jako Mała Elektrownia Wodna, wciąż działa w

oparciu o wyposażenie techniczne pochodzące z lat 1904-1918.

Nasza bazą była jednak kopalnia złota. Tutaj w Złotym Stoku prowadziliśmy wykłady, a zaprowadziły nas nawet ku odległemu Archipelagowi Wysp Sołowieckich na morzu Białym, a w wymiarze nam bliższym ku zabytkowym maszynom górniczym, niestety w majestacie prawa III RP zniszczonym w ostatnich latach, wskutek braku wyobraźni i kompetencji osób i instytucji, w których ręce lekkomyślnie złożyliśmy pieczę o dziedzictwo kultury technicznej Wałbrzycha. Miejmy nadzieję, że skandaliczny obraz korodowanych w trawie od lat 12 unikatowych maszyn, porastających pięknymi skażynad, pokrzywami i samosiejkami bżów, które przez wiele lat przyciągały uwagę nie tyle konserwatorów czy muzealników co poszukiwaczy złomu, Słuchacze zapamiętają na tyle, że nigdy nie popełnią grzechu zaniechania uwagi, odpowiedzialności, obowiązku.



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



Sluchacze Studium w silowni energetycznej 1906-1910

Na szczęście otaczające nas środowisko złożone jest nie tylko z barw czarnych. Jasnymi kolorami radowało naszą duszę złotostockie dzieło filigranowej kobiety, ale jakże silnej wolą ratowania dóbr kultury narodowej. Kąsają ją co prawda po łydkach różne hieny, pragnące z uszczknąć coś z bogato zastawionego jej staraniem stołu ale wierzymy, że dobro i tutaj zwyciężać będzie.

Tradycja wydobywania złota sięga w Złotym Stoku 4 tysiące lat. Dokumentuje ją ok. 320 km utrzymanych do dzisiaj sztolni, szybów i wał weksel chodników usytuowanych na 21, albo jak chcą inni na 27 poziomach wydobywczych. Źródła pisane opowiadają o górnictwie regionu od 1273 r. To różnego typu przywileje udzielane na prowadzenie robót górniczych, dokumenty handlowe i umowy cywilnoprawne mówiące o stosunkach własnościowych. Niektóre z tych dokumentów są wręcz sensacyjne jak te mówiące o przypadku słynnego rzeźbiarza Wita Stwosza. Honorarium za wykonanie ołtarza kościoła mariackiego w Krakowie ulokował w udziałach złotostockich kopalń złota, wówczas należących do Fuggerów. Liczył na poważne zyski ale wyczerpywanie się złóż złotonosnych doprowadziło artystę do bankructwa. Zdesperowany sfalszował weksel i trafił do wrocławskiego lochu, tutaj też zyskał piętna na policzkach i skroni.

Wojny i epidemie nie sprzyjały górnictwu. Dopiero z końcem XV w. rozpoczęto odbudowę górnictwa złotostockiego. Jego największy rozkwit przypadł na XVI stulecie. Funkcjonował tu wówczas Wyższy Urząd Górniczy, mennica książęca i zakład wzbogacania urobku z hutą, w okolicy działało ok. 200 kopalń złota. Z nich pochodziło ok. 8% europejskiej produkcji złota. Intensywna eksploatacja złóż prowadziła także ku górniczym katastrofom. Słynna jest ta związana z zawaleniem się szybu w sztolni „Złoty

Osiół”, kiedy zginęło 59 górników, których nigdy nie odnaleziono. Mało, nawet ich nie szukano, uznając, że koszty akcji ratowniczej nadmiernie obciążąby Fuggerowską kasę.

XVII stulecie przyniosło regres. Wojna trzydziestoletnia zrujnowała miasto. Czas odbudowy nadszedł wraz z osiedleniem się tutaj Hansa Schärffenberga - aptekarza i alchemika. Udało mu się opracować proces odzyskiwania arszeniku z rud arsenowych. Złoty Stok na ponad 100 lat stał się światowym jego dostawcą. Do połowy XX wieku wydobyto tutaj ponad milion ton rudy arsenu, wyprodukowano ok. 120.000 ton arszeniku, 20% produkcji światowej. Z wypałów poarsenowych, które stanowiły odpad z produkcji arszeniku, złoto odzyskiwano metodą metalurgiczną, później metodą amalgamatową, a od 1850 do 1961 roku metodą chlorowania wyprażonej rudy i wylugowywaniu czystego metalu ze związków chlorkowych, co też było osiągnięciem technologicznym skali światowej. Technologię tę, opracowaną przez Platnera, zastosował w Złotym Stoku Wilhelm Güttler, który w 1883 r. wykupił wszystkie tereny górnicze. Dzięki niemu i jego spadkobiercom (a w ich rękach kopalnie złotostockie pozostawały aż do 1945 r.) w 1900 r. zbudowano linię kolejową, łączącą Złoty Stok z Kamieńcem Żąbkowickim, wprowadzono też wiele nowinek technicznych, a wśród nich kolejkę elektryczną, transportującą urobek udostępnioną dzisiaj do zwiedzania sztolnią „Gertruda”.

II wojna światowa oszczędziła kopalnie doliny Złotego Potoku, pracę podjęto niemal natychmiast po jej zakończeniu, w 1948 podjęto poszukiwania nowych złóż, ale w 1962 roku nieoczekiwanie zakończono działalność górnictwo-hutniczą Złotego Stoku, kopalnię zamknięto. Z czasem uległa zatopieniu. Przez wieki eksploatacji kopalń złotostockich wydobyto z nich ok. 16 ton czystego złota.

W 1991 r. podjęto roboty celem udostępnienia niektórych wyrobisk dla ruchu turystycznego, w



Sluchacze czerpią papier



Spotkanie z Elżbietą Szumską - Gwarkiem
Złotego Stoku



W sztolni

1996 uruchomiono podziemną trasę turystyczną „Kopalnia Złota”. Dzisiaj dostępne są odcinki sztolni Gertruda, sztolni Czarnej Górnej z jedynym w Polsce podziemnym wodospadem i sztolni Czarna Dolna. Wysiłkiem już Elżbiety Szumskiej turystom oferowany jest spływ łodzią w sztolni Gertruda, przejazd kolejką kopalnianą w sztolni Czarnej Górnej i ślizg w Chodniku Śmierci. Wiele wyrobisk jest wciąż niedostępnych, kilka bezpiecznych można zwiedzać bez przewodnika jak sztolnię Książęcą pod Górą Sołtysią, dla nas interesująca o tyle, że znajdujemy w niej liczne ślady urabiania skały żelazkiem i złotkiem, prowadzące nas ku sztuce górniczej udostępniania i eksploatacji złożeń, także odwadniania i wentylacji.

Pożegnawszy Złoty Stok przenieśliśmy się do Dusznik, słynnych swym młynem papierniczym, którego proveniencja sięga połowy XVI stulecia, a współczesny kształt zyskał w roku 1605, po odbudowie starszego, który padł pastwą katastrofalnej powodzi. W dzieje papiernictwa śląskiego wprowadził nas tutaj dyrektor Muzeum dr hab. Maciej Szymczyk, a tradycje tego przemysłu sięgają schyłku średniowiecza. Pierwsza papiernia powstała we Wrocławiu w 1490 r., później działała na Śląsku ok. 100 młynów papierniczych, w XIX stuleciu, w dobie industrializacji, funkcjonowało tutaj ponad 40 fabryk tekstury i papieru. Młyn papierniczy w Dusznikach to jedyny obiekt tego typu w Polsce i jeden z nielicznych w Europie, od 1968 r., po odbudowie, funkcjonujący w roli

Muzeum, licznie dzisiaj odwiedzanego, bogatego unikatowymi kolekcjami arkuszy papierów z filigranami z polskich, śląskich i pomorskich czerpalni (XVI-XXI wiek), arkuszy papierów barwionych historycznymi technikami (XIX-XX w.), zabytkowych aparatów do badania właściwości papieru (XIX-XX w.), urządzeń do produkcji papieru czerpanego (formy czerpalne, prasy do odciskania wody), maszyn wykorzystywanych w przemyśle papierniczym (pocz. XX w.), urządzeń wykorzystywanych w drukarstwie i introligatorstwie (pocz. XX w.). Tutaj Słuchacze Studiów posmakować też mogli sztuki czerpania papieru, własnoręcznie wykonując kartki papieru.

Tak oto Złotym Stokiem, Krosnowicami i Dusznikami koronowaliśmy od roku trwające Studia Podyplomowe.

5 kwietnia o godz. 10 rano zapraszamy Braci na publiczną prezentację prac dyplomowych Słuchaczy Studiów, które przecież kiedyś muszą się zakończyć, a za nami 11 sesji, cały rok. Przy okazji zaprezentujemy Państwu pierwsze wydanie nowej serii wydawniczej „Archeologia Przemysłowa w Polsce” oraz książki (Szkola Archeologii Przemysłowej) prezentującej doświadczenia czterech edycji Studiów Podyplomowych Archeologii Przemysłowej, z których dwie pierwsze prowadziliśmy na Odrze, raz w rejsie Westerplatte II na trasie od Gliwic do Szczecina, raz statkiem inspekcyjnym Kościuszko na trasie Koźle – Wrocław.

Stanisław Januszewski

Dolnośląska Akademia Lotnicza

Od listopada 2011 statki Muzeum Odry FOMT użyczają pokładów comiesięcznemu seminarium prowadzonemu przez prof. Stanisława Januszewskiego pod nazwą DAL. Gromadzi historyków lotnictwa i lotników zainteresowanych dziejami lotnictwa Wrocławia, Dolnego Śląska, Polski,

Europy. Na spotkaniu pierwszym S. Januszewski mówił o wkładzie Stefana Drzewieckiego w rozwój nowoczesnej teorii śruby okrętowej i śmigła lotniczego, w grudniu dr inż. arch. Krzysztof Wielgus z Politechniki Krakowskiej prezentował wyniki swych prac prowadzonych przy okazji



Jakub Marszałkiewicz



Pod pokładem DP Wróblin

rekonstrukcji kultowego dla I wojny światowej samolotu Sopwith Camel, 17 stycznia Jakub Marszałkiewicz z Akademii Obrony Narodowej opowiadał o rozwoju samolotów bojowych od początku XX stulecia po kres „zimnej wojny”. Na kolejnym spotkaniu 14 lutego 2012 Ryszard Sawicki opowiedział o karierze lotniczej swego wuja pilota Tadeusza Sawickiego, który zginął śmiercią lotnika 6 września 1939 r.

Zapraszamy do udziału w seminariach Dolnośląskiej Akademii Lotniczej, zapraszamy na jej stronę internetową: www.akademialotnicza.com. Tam sporo informacji o misji Akademii, uczestnikach seminarium, na stronie systematycznie publikowane są również studia autorów seminaryjnych wystąpień i bieżące informacje/komunikaty.



Sluchacze

13 marca o godz. 13 Edward Sobczak opowie o szybowcach nad Festung Breslau, epizodzie lotniczych zmagania II wojny światowej zupełnie zapomnianym, ale jakże frapującym.

Wspomnienia – Tadeusz Sobiegraj

Nadszedł czas na prezentację mojej sylwetki w biuletynie. Od czego zacząć? Najlepiej od początku. Urodziłem się, bo nie miałem innego wyjścia (to nie ja wymyśliłem). Była zimna, grudniowa noc 1945 roku, historyczna kraina niemieckiego Palatynatu, miasteczko Landstuhl. Mama przebywała tam od 1942 r. na przymusowych robotach, ojciec od 1939 r. w obozie jenieckim. Jak zostałem poczęty byli już tam Amerykanie. Mama w marcu 1947 r. nie mając kontaktu z ojcem, wróciła ze mną do rodziny na wieś w kieleckie. Wychowywałem się tam do 10-tego roku życia. Przepiękna okolica, wspaniałe dzieciństwo. Teren nizinny z niewielkimi pagórkami, rzeka, łąki, las. W tej niedużej rzece, nazwaliśmy ją Północna bo wpada do Wschodniej, nauczyłem się pływać i dopiero później uświadomiłem sobie, że już wtedy nauczyłem się też rozpoznawać na wodzie gdzie jest głębia,

płyliczna, przemiał. Wtedy jeszcze nie myślałem, że zostanę marynarzem słodkich wód. Wrócono mi, że będę księdzem. Po powrocie z kościoła w Szydłowie (6 km w jedną stronę) zbierałem dzieci i wygłaszałem kazania ze słupka w płocie. Niestety, na to powołanie nie zasłużyłem, już od piątej klasy podobały mi się dziewczyny i lubiłem ich towarzystwo.

Kielce, tu ukończyłem edukację podstawową i zacząłem uczęszczać do technikum mechanicznego. Był to buntowniczy okres mojego życia. W szkole na pierwszy okres (było ich wtedy cztery) miałem obniżony stopień ze sprawowania i dwójkę z geografii. Stopień obniżono mnie i mojemu koledze niesłusznie, bo któryś z nauczycieli widział jakoby, że wywaliliśmy kosz ze śmieciami w wejściu na wiadukt przy dworcu. Ani ja, ani kolega w takim zdarzeniu nie braliśmy udziału. Nikt się nas

jednak o zdanie na ten temat nie pytał, a o fakcie dowiedzieliśmy się dopiero po obniżeniu stopni. A dwójka z geografii nie znaczyła, że nie lubiłem przedmiotu, bo często po mapie podróżowałem palcem. Brat nauczyciela prowadził fotoplastykon i po każdej zmianie fotogramów geograficznych musieliśmy tam chodzić. Wstęp kosztował 1 zł, a potwierdzeniem była pieczętka w zeszytcie. Za te pieniądze były wtedy 3 bułki, poranek w kinie, lody i wiele innych przyjemności, które ja bardziej wolałem. Pieczętka w zeszytcie nie było, a nauczycielowi nie chodziło o sprawdzenie posiadanej przeze mnie wiedzy. Stwierdziłem, że do takiej szkoły nie będę chodził. Dociągnąłem jeszcze do półroczka. Odwiedził nas kuzyn Witek Sobiegraj, syn brata mojej mamy. Pływał już wtedy za kapitana na holendrach. Opowiedział mi o zawodzie, o szkole. Zaimponował mi mundur marynarski, mamie – internat, stypendium i niskie opłaty. W domu się nie przelewało.

W czerwcu 1960 r. przyjechałem do Wrocławia. Spotkałem Witka. Zaprowadził mnie do szkoły: Technikum Żegluga Śródlądowej i Gospodarki Wodnej. Taką nazwę wtedy nosiła nasza szkoła. Tłumy ludzi na korytarzu. Miało być przyjętych 240 uczniów, ale chętnych było znacznie więcej. Egzaminy w dwóch turach. Matematyka, język polski, geografia i coś tam jeszcze. Chyba z pięć przedmiotów i jeszcze testy psychotechniczne. Z dwóch pierwszych pisemne, inne przedmioty zdawaliśmy ustnie. Zdawałem w pierwszej turze, na wyniki trzeba było czekać, do zakończenia drugiej tury.

W końcu – hurra! Jestem na liście przyjętych. Cieszymy się razem z wcześniej poznanym kolegą z lubelskiego Jasiem Przygodą. Znaleźliśmy się później w jednej klasie I n i w jednym pokoju w internacie. Wychowawczynią była przesympatyczna Zosia Wieszaczewska. Ona naprawdę nas lubiła. Uczyła nas też języka polskiego. Pracowała w szkole do naszej matury, potem odeszła do Technikum Chemicznego. O czasach szkolnych dużo by pisać. Był to dla nas przepiękny okres. Życie szkolne, internatowe, praktyki na statkach szkolnych. Ja byłem dwukrotnie na starym „Westerku” z kpt. Romanem Radziałowskim. Potrafił nam uatrakcyjnić czas na statku. Na indywidualnej praktyce pływałem na Wiśle. Ta rzeka bardziej mnie pociągała niż Odra. W Żegludze Warszawskiej dostałem skierowanie na SP „Marzanna”. Pływałem na trasie Puławy – Kazimierz, a raz wypuściliśmy się w stronę Sandomierza, nie mogliśmy jednak pokonać przemiału w Józefowie i trzeba było zawrócić.

Ta praktyka wpisała się w mój życiorys na stałe bo spałem na „Annie”, pływałem na „Marzannie” i poznałem Mariannę. „Anna” to taki bocznoko-

łowiec, który pełnił rolę przystani w Puławach i były tam też miejsca noclegowe. „Marzanna” to statek pasażerski typu „Syrena”, do dzisiaj pływa jeszcze w Kazimierzu. A Marianna – no właśnie, wśród przebywającej w plenerze grupy przepięknych dziewcząt z Liceum Sztuk Plastycznych z Nałęczowa wyłowilem jedną, dla mnie najładniejszą i ona do dzisiaj jest moją żoną. Jak o tym nie wspomnieć?

Wisła niemal, że dzika, przez co romantyczna, z przepięknie urozmaiconymi brzegami. Ale to rzeka, która przegrała z realiami życia. Wybrałem Odrę i Żeglugę na Odrze, gdzie przyszłość wyraźniej się rysowała. A do tego jeszcze koneksje rodzinne. Pływali już w tym czasie Witek, Kazik i Józek Sobiegraj. A wszystko zaczęło się od naszego wujka Jana Sobiegraja. O naszym klanie w ŻnO aby nie zanudzić, może innym razem. Pod koniec czerwca 1965 r. zgłosiłem się w kadrach PP Żegluga na Odrze. Otrzymałem skierowanie na badania lekarskie. Konieczne trzeba było wyrobić świadectwo zdrowia. Bieganie po specjalistach trwało kilka dni, nie było jeszcze przychodni na miejscu. Z uzyskanym świadectwem zdrowia zgłosiłem się ponownie w kadrach. Przyjęła mnie pani Nela Kucharzak. Widocznie Miecio Matuszewski był na urlopie, bo to on już wtedy prowadził obsady. Byliśmy razem z kolegą z klasy Józkiem Węglarzem. Pani Nela wręczyła nam skierowanie na barki bez napędu. Józek przyjął, ja nie. Stwierdziłem, że nie po to uczyłem się pięć lat, aby teraz nosić obrączkę na tyłku. Na barkach nie było ubikacji, potrzebę załatwiała się do wiaderka. Musiałem poczekać na inny obiekt. Chciałem do kogoś z rodziny. Niestety nie było to możliwe. Witek z Kazikiem na BM-5015 pływali za granicę, Józek jako sternik na HP „Żywija”, załoga w komplecie, miejsca już dla mnie nie było.

Trafiło się, że z węglem do Świnoujścia płynęła BM-5106 i tam trafiłem za asystenta. Załoga bardzo sympatyczna, koledzy po PST z 1962 r. Witek Samuel – kapitan, Adam Lachtera – bosman i Bolesław Ostrowski – mechanik. Szczególnie od tego ostatniego pobrałem solidne nauki w podrywaniu dziewczyn na plaży w Świnoujściu. Opróżnił mi też barek i ponalewał do butelek herbaty, którą nieświadomie poczęstowałem swoich gości. Nie powiem jak się czułem. Zrobiłem z nimi tylko jeden rejs, bo po powrocie z apatytami do Wrocławia, załadowaliśmy węgiel do Niemiec i ja musiałem zejść. Tych przed wojskiem za granicę zachodnią nie puszczano. Kolejna BM-5107 płynęła z węglem z Koźła do Świnoujścia z barką bez napędu na holu. Kapitanem był Jurek Jerzewski, mechanikiem Józek Omelan i ja za bosmana. Oj nasłuchałem się narzekań. Mniej ze strony kapitana, więcej utyskiwał mechanik. A

to, że sterować nie potrafię, że wąż nie tak ułożony, klepki na polerach źle wymienione. Dostałem trochę szkoły. Po dopłynięciu do Wrocławia znowu musiałem zmienić obiekt, bo ładowali zagranicę i przyszedł inny bosman. Na kolejny statek HM „Władysław” zamustrowałem na dłużej. Do końca 1965 r. Potem holownik poszedł na klasę. Miło wspominać ten czas, poznałem wiele miejscowości nadodrzańskich i sympatyczne załogi z barek. Pływaliśmy z Wrocławia do Szczecina i z powrotem. W dół holowaliśmy cztery, pięć barek, w górę - dwie, trzy. Zależało od ich wielkości i zanurzenia. Pracowaliśmy po 12 godzin, od 6 do 18. Po zrzućeniu holu dopływaliśmy Władysławem do brzegu i zwiedzaliśmy miejscowości nad Odrą, a przeważnie sklepy. Muszę tu wymienić skład załogi: Bolek Sikora – kapitan, Zbyszek Bożym – mechanik i ja. Jeden rejs utkwił mi w pamięci. W drugiej połowie listopada płynęliśmy z barkami w dół. Na noc zakotwiliśmy w rejonie Widuchowej (odprawa). Robiło się chłodno, nic jednak nie wskazywało, że nagle przyjdzie zima. W nocy silna wichura i śnieżycy, a rano patrzymy – Odra zamarznięta, barki poprzestawiało. Trochę trwało nim połamałszy lód i wydobyliśmy hol. Sporo zestawów pchanych i barek utknęło w lodzie przed Hohensaaten. Z pomocą pospieszyły niemieckie lodołamacze i nasza flota przez śluzy w Hohensaaten, kanałem i Odrą Zachodnią mogły spłynąć do Szczecina. Powiew zimy wstrzymał żeglugę na Odrze do połowy grudnia.

Wiosną zamustrowałem na Tura 19. Kapitan Władek Kaczorowski, mechanik Heniek Domagałski, sternik Alfred Greinert i ja za bosmana. Tu już nie było zatrzymywania się na trasie. Pływaliśmy na okrągło. Wychodziło nieraz ponad 600 godzin pracy w miesiącu. Zarobki też były odpowiednie, moja mama zarabiała wtedy 800 zł, a ja 3000 zł. W maju musieliśmy całą załogą przejść na innego pchacza. Stało się to w wyniku pożaru. W trakcie rejsu w dół rzeki przed Malczycami zapalił nam się sufit w kuchni. Pożar ugasiłszy, ale pchacz nie nadawał się już do pływania i skierowano go na remont. Był to już trzeci przypadek pożaru na Turach. Na podstawie naszego wypadku wyraźnie widać było, że od płyty kuchennej nagrzewał się sufit i stamtąd rozprzestrzenił się ogień. Od tego czasu na Turach montowano na suficie blachę i czujnik. Później pożarów tego typu już nie było. Nasza załoga pojechała do Tczewa po odbiór nowego pchacza Tur-21. Pływałem na nim do lata 1967 r. Awansowałem na sternika, bo odszedł od nas Alfred, a za bosmana przyszedł Czesiek Bloch.

W styczniu 1967 r. uczestniczyłem w kursie zalewowym i otrzymałem uprawnienia na Zalew Szczeciński, a w marcu posiadając już odpowiedni

okres pływania, po zdaniu egzaminu, otrzymałem stopień porucznika żeglugi śródlądowej. Żegluga rozwijała się wtedy całą parą. Na stocznich powstawało wiele nowych jednostek: we wrocławskich stocznich i w Koźlu – BM-ki, w Płocku – BM-ki i pchacze Bizon, w Tczewie – Tury. Do Tczewa właśnie w sierpniu pojechałem po odbiór pchacza Tur-46 już jako kapitan. Załoga młoda po technikum: Zenek Bogumił – mechanik, Piotrek Kremko – sternik, Kaziu Małek – bosman. Długo by opisywać nasze rejsy, szczególnie te pierwsze. Były i wesołe, i trudne chwile. Oraliśmy tą Odrę od Gliwic do Szczecina i z powrotem ile się dało. W moim przypadku nie trwało to długo, bo do czerwca 1968 r. Przechodziłem okresowe badania lekarskie i nasza lekarz zakładowa Zenona Rejman stwierdziła, że moja wada wzroku (krótkowzroczność – 1,5d) nie mieści się w określonych przepisami granicach i nie otrzymałem świadectwa zdrowia. Musiałem się przekwalifikować.

Był to pierwszy raz, kiedy myślałem o rozstaniu się z ZnO. Wtedy nie było trudno o pracę, w grę wchodziło tylko wynagrodzenie. Na stanowiskach jakiegoś tam referenta czy inspektora w różnych firmach proponowano mi 1200 – 1400 zł, biorąc pod uwagę zarobki w załogach wydawało mi się trochę za mało. Przypadkowa rozmowa z kierownikiem działu BHP Marianem Wasilewskim i za 1600 zł miesięcznie zostaję bhp-owcem w Koźlu. W budynku biurowym na poddaszu od strony I-go basenu portowego miałem biuro, a z drugiej strony na poddaszu noclegownię. Stało tam 6 łóżek. Mieszkaliśmy w trójkę: Jan Wilczek (ceniony, starszy pan, specjalista od remontów floty), Leon Małkiewicz (absolwent TŻŚ, dyspozytor Ruchu) i ja. Pozostałe łóżka zajmowane były w zależności od potrzeb. Kierownikiem Wydziału Floty Koźle był wtedy Rajmund Toby, a wśród pracowników wielu kolegów ze szkoły: Edek Jakubiec – obsadowiec, w technice: Marian Kałuża, Andrzej Jadwiszczak, dyspozytor Leon Małkiewicz i inni. Tworzyliśmy zgraną grupę ZMS-owską, która z dużym powodzeniem organizowała imprezy w portowej świetlicy.

W Koźlu spędziłem pół roku. Moja „przyszła” pracowała i mieszkała we Wrocławiu. Nie bardzo chciała przenieść się do Koźla. Ja musiałem wrócić do Wrocławia. Znalazło się miejsce w dziale zaopatrzenia. Kierował nim Zbigniew Wyjatek, bardzo dobry, serdeczny i uczynny człowiek. Niedługo zagrzałem tam miejsca, bo dopadło mnie wojsko. Jako pracownik biurowy nie dostałem odroczenia i w dwa tygodnie po ślubie, 22 kwietnia 1969 r. na dwa lata poszedłem w „kamasze”. Na szczęście służbę pełniłem we Wrocławiu i mogłem na częstych przepustkach spotykać się z żoną. Owocem tego były w połowie służby na-

rodziny córki. Po wojsku trafiłem na wolny etat w dziale BHP. Po starej znajomości u Mariana Wasilewskiego. Prowadzone było wtedy postępowanie powypadkowe tragicznego zatonięcia motorówki na Odrze pod mostem Poznańskim, gdzie zginęło 6 osób, w tym dawny kapitan statku szkolnego „Westerplatte” Roman Radziałowski. W dziale BHP pracowali: Stanisław Kazimierczak we Wrocławiu, Jan Taut w WF Koźle i Leszek Klepiński w Zakładzie Portów Gliwice. Bardzo zgrany zespół, pomagaliśmy sobie nawzajem, bo i wypadków było wtedy sporo. Przybywało floty, ładunków, porty pracowały na trzy zmiany. P.P. Żegluga na Odrze rosła w siłę, było nas 3,5 tysiąca pracowników.

Miałem zawsze skłonności do społecznikowskiego działania, dlatego znalazłem się w składzie Zarządu Zakładowego ZMS. Przewodniczącym był Mietek Goniprowski. Organizowaliśmy w firmie różnego rodzaju imprezy, wycieczki, zabawy. Prężnie działał klub fotograficzny, klub pletwonurków, mieliśmy zakładową drużynę piłkarską. W tych czasach zakład nie tylko stwarzał warunki do pracy, ale również pomagał w organizowaniu wypoczynku po pracy. Ja w taką działalność lubiłem się angażować. Koledzy to docenili, bo kiedy Mietek odszedł do innej pracy, mnie wybrano na przewodniczącego ZZ ZMS. Przez rok etatowo prowadziłem działalność organizacji. Przy Ministerstwie Żeglugi powstał pomysł utworzenia Komisji Młodzieżowej. Szefem Ministerstwa był Jerzy Szopa, a nazwiska pomysłodawcy już nie pamiętam. Mnie przypadła funkcja przewodniczącego Komisji Żeglugi Śródlądowej, siedzibę miałem w Zjednoczeniu Żeglugi na ul. Oficerskiej. Założeniem Komisji była pomoc młodym ludziom w adaptacji zawodowej, pozyskiwaniu mieszkań, we wdrażaniu wniosków racjonalizatorskich. Jeździłem po przedsiębiorstwach żeglugowych, stoczniach, portach, zbierałem dane, pisałem wnioski do dyrekcji zakładów i ministerstwa. Po roku takiej działalności, nie widząc efektów, złożyłem rezygnację i chyba na tym działalność tej Komisji się zakończyła, bo nie miałem komu przekazać dokumentacji.

Wróciłem do ŻnO, bo byłem nadal jej pracownikiem, tylko czasowo oddelegowanym do innej pracy. Zatrudniony zostałem w kadrach jako referent do spraw szkolenia zawodowego. Przez dwa lata tym się zajmowałem. Najpierw we dwóch ze Zdzichem Jeżem, a kiedy on odszedł, do zespołu dołączyły panie Hanka Kuchcianka i Ala Cwalińska. W okresie przerwy nawigacyjnej organizowano wiele kursów: na wszystkie stopnie marynarskie, zalewowe, kanałowe na zachód, bhp-owskie. Programy były takie, że kurs na porucznika trwał dwa miesiące. Na brak zajęć nie

mogłem narzekać. W międzyczasie podjąłem studia na Akademii Ekonomicznej (dzisiaj Uniwersytet) na wydziale ekonomiki przedsiębiorstw. W 1977 r. kończyłem studia i miałem zmienić pracę. W lipcu wykorzystywałem urlop, a od sierpnia przechodziłem do innego zakładu. Pod koniec urlopu zachorowałem na żółtaczkę, znalazłem się w szpitalu i musiałem cofnąć wypowiedzenie. Zostałem w ŻnO do emerytury.

Po zakończeniu kuracji wróciłem do firmy. Pierwszy sekretarz Komitetu Zakładowego PZPR Antoni Niedźwiecki zaproponował mi stanowisko redaktora naczelnego gazety zakładowej „Żeglarz Odrzański”. Byłem już wcześniej w kolegium redakcyjnym gazety, artykuły też potrafiłem pisać, a przy tym odpowiednie wynagrodzenie na tym stanowisku nie pozostało bez wpływu na moją zgodę. Przez cztery lata redagowałem „Żeglarza”. Miałem dobry zespół pracowników: Bogusława Kalińska, Jerzy Sydow, czasem Marek Krupski pomagał zbierać materiały. Nad kształtem gazety czuwało też kolegium redakcyjne: Mieczysława Horak, Mirosław Horoś, Leonard Grub, Władysław Kaczorowski. Nasza gazeta dość dobrze oceniana była przez czytelników, a także przez władze partyjne, nawet na szczeblu centralnym. Bo oczywiście było, że oprócz problematyki zakładowej musieliśmy na łamach gazety uprawiać propagandę. Nie mogło być też inaczej, bo ja w tym czasie pełniłem również funkcję sekretarza ds. propagandy KZ PZPR. Trwało to do stanu wojennego. Świąteczno-noworoczny numer gazety 1981 r. już się nie ukazał. Ja wyleczony zostałem z marksistowskiej ideologii, oddałem legitymację partyjną i złożyłem podanie o przeniesienie do załóg pływających.

Przez 15 kolejnych lat pływałem na BM-kach i pchaczach przewożąc głównie węgiel i piach po Odrze i na Zachód. Najdalej byłem w Hanowerze. Przez rok pływałem na Łabie w rejonie Melnik – Litomierzyce na Bizonie firmy „SPELWAR” z Gdańska, która prowadziła w Czechosłowacji budowy hydrotechniczne. Po powrocie do kraju trafiłem na Bizona -53 w relacji kruszywowej Bielinek – Berlin. Odpowiadał mi tu zmianowy system pływania: 15 dni na statku, 15 dni w domu. Niestety, wszystko co dobre trwa krótko. Zmniejszyło się zapotrzebowanie na kruszywo i zmieniony został system pracy. Było nas w załodze czterech i co rejs jeden wysiadał na wolne do domu. Pływałem do końca 1995 r. Bizon poszedł na klasę, a ja zaczępiłem się do obsługi bazy Osobowice. Zapomniałem dodać, że nie pracowałem już w PP „Żegluga na Odrze” a w „ODRATRANS” S.A. Nazwę firmy zmieniono już wcześniej, ale ja dopiero teraz zwróciłem na to uwagę. Już wtedy zacząłem się obawiać czy firma przetrwa do

mojej emerytury. Zrywanie z tradycją nie wróży dobrej przyszłości. Skończyły się właśnie przewozy długotrasowe na Odrze. Od Brzegu Dolnego brakowało wody, a budowa stopnia Malczyce ślimaczy się do dzisiaj.

Na początku 1996 r. po długiej chorobie zmarł nasz kolega Andrzej Orczyk. Pracował na stanowisku bhp-owca w „Odratrans”. Kierownik działu technicznego Andrzej Folcik zaproponował mi wakujące stanowisko. Za namową rodziny, która chciała mnie mieć w domu zdecydowałem się powrócić do biura. I tak przez kolejne 10 lat zająłem się pracą, którą chyba najlepiej lubiłem. Staralem się jak najmniej szkodzić pracownikom, a więcej pomagać. Nie angażowałem się już w żadne działania społeczne. O przepraszam, jeszcze raz dałem się namówić i zostałem wybrany do rady nadzorczej w firmie jako przedstawiciel pracowników. Przez trzy lata na posiedzeniach rady czułem się jak na dawnych egzekutywach. Gadania dużo, efektów mniej. „Odratrans” jako spółka akcyjna Skarbu Państwa przypisana była do Funduszu Inwestycyjnego „Kazimierza Wielkiego”. Zarządzanie Funduszem powierzono firmie najpierw z siedzibą w Londynie, potem

gdzieś w Szwajcarii. Był taki okres, że szefową Rady Nadzorczej „Odratrans” była pani Carmen Martinez z Peru. Ja takich kombinacji zrozumieć nie potrafiłem, zmienić tego też nie umiałem. Z ulgą przyjąłem koniec kadencji i więcej już nie startowałem. Tak, jak większość pracowników z oburzeniem przyjąłem w 2003 r. sprzedaż firmy. Za bezcen, ale Polska to dziwny kraj. W końcu 2005 r. doczekałem się wieku emerytalnego i hucznie, w gronie przyjaciół z pracy odszedłem na, według mnie, zasłużony odpoczynek.

Krótko jeszcze o mojej rodzinie. Żonę wspominałem już wcześniej. Teraz dzieci, jest ich trójka. Najstarsza Marzena – ona chciała być fotografem. Młodsza Agnieszka i syn Paweł koniecznie chcieli do naszego Technikum. Mimo moich miłych wspomnień, serdecznie im tego odradzałem. Niechętnie, ale posłuchali mnie. Córka wybrała farmację. Syn jednak związał się z wodą, jest ratownikiem i pływakiem. Mam trzech wnuków i wnuczkę. Oni chyba jeszcze nie doczekają, aby można było po Odrze pływać statkami. Mam jednak nadzieję, że któryś z prawnuków będzie prowadził zestawy pchane po Odrze, a może już z Odry na Dunaj?

Z żalem i smutkiem powiadamiam Bractwo i Sympatyków, że na wieczną wachnię odszedł nasz nieodżałowany Brat, Kolega, Przyjaciel

Śp. ZYGMUNT „ZYGA” SZEWCZYK

Absolwent TŻŚ, człowiek wielkiego serca i szczególnej wrażliwości, otwarty na ludzi i próbujący pomagać tym co tej pomocy potrzebowali.

Zyga był dobrym duchem Bractwa oraz środowiska i oddanym dokumentalistą.

Dzięki Jego pracom w naszych zbiorach pozostaną liczne zdjęcia, teksty i komentarze.

Odszedłeś, ale na zawsze pozostaniesz w naszej pamięci.

Spoczywaj w pokoju.

Rodzinie i Bliskim przekazujemy słowa współczucia.

W imieniu Bractwa Mokrego Pokładu
Zbyszek Priebe

BRACTWO MOKREGO POKŁADU spotkanie styczniowe 2012

Pomieszczenie na WRÓBLINIE staje się za małe na tak liczną gromadkę Braci i Sympatyków. Spotkali się koledzy – kapitanowie – Jurek Onderko, Władek Stypczyński, Witek Samuel, Broniek Kotwicki, Tadiusz Sobiegraj, Wojtek Kato, Stasiu Kwiecień, Zyga Szewczyk. W towarzystwie Rysia Wróblewskiego przyszedł pan Józek Piłat, który interesuje się "paropławami" i nawiązał kontakt z Jurkiem Onderką, maszynistą i Wojtkiem Śladkowskim, ongiś praktykantem na KUPALE – dużym holendrze, aktualnie odbudowującym NADBORA.

Po raz pierwszy przybył na spotkanie Zenek Miętkiewicz, długoletni pracownik branży żeglugowej, Zenku, witamy na pokładzie. Z Oławy przybyli propagatorzy turystyki wodnej i organizatorzy imprez sportów wodnych, w tym imprezy PIANA BOSMANA organizowanej w Ścinawie Polskiej k/Oławy w ostatni tydzień maja. Zaproszono nas na imprezę i złożono ofertę współpracy. Zostaliśmy poproszeni o konsultację i korektę w zakresie opracowywanego Przewodnika po Odrze od K.Koźła do Brzegu Dolnego (będzie też dalej). Oczywiście, podjęliśmy się tego jako Bractwo, a swoje uwagi wniosą nasi nawigatorzy i hydrotechnicy. Olek Bielawski opływając latem Noteć, Brdę i Wisłę wszedł w posiadanie katalogu-atlasu Bydgoskiego Węzła Wodnego, starannie opracowanego pod względem merytorycznym i edytorskim. I tak z inicjatywy Witka Samuela aby pozyskać katalog dla Bractwa, zwróciłem się do p. Renaty Niedzwieckiej w bydgoskim Ratuszu i otrzymałem 30 egz, które rozprowadzimy wśród wrocławskich wodniaków i harcerzy. Wojtek Śladkowski przekazał Bractwu swoją Książeczkę Żeglarską wystawioną w czerwcu 1956 roku z podpisem ówczesnego długoletniego dyrektora Rejonu Dróg Wodnych pana Korzeniowskiego. Z zapisów w niej dowiadujemy się, że Wojtek pływał kolejno na statkach ZBIGNIEW i PAWEŁ

FINDER (TŻŚ), LENINO, 15 GRUDNIA, GOPLANA i KUPAŁA(ŻnO). Oczywiście, widnieją tam też zapisy kontroli granicznych WOP z Miłowa i Widuchowej. Ponieważ książeczka została przekazana we właściwe ręce, nie pytam jak Wojtkowi udało się ją zachować (przekażę ją Izbie Tradycji TŻŚ w br.). Wojtku, wielkie dzięki, a przy okazji apel o wzbogacanie zbiorów, które pozostaną dla potomnych.

Dzięki Januszowi Fąfarze mieliśmy przyjemność zapoznać się z II częścią filmu dot. promocji rzeki ODRY zrealizowanego przez naszych zachodnich sąsiadów. W filmie znajdujemy również akcenty polskie, w tym wrocławskie. Ponadto, Janusz ofiarował Bractwu duży, pleciony odbijacz z włókna sizalowego Wielkie dzięki Panie Kapitanie!

13 stycznia, w piątek, o godz.13.13 gościliśmy na NADBORZE dyrektora departamentu spraw społecznych Urzędu Miejskiego Wrocławia pana Jacka Surtyka. Poznał nasze statki i zapoznał się z ofertą wsparcia Bractwa i F O M T w zakresie promocji Wrocławia i Dolnego Śląska. Omówiliśmy interesujące nas kwestie związane z zagadnieniami edukacji, kultury, turystyki i funkcjonowania muzeum żeglugi śródlądowej. Dyrektor Jacek Sutryk zaprosił nas do siebie w celu rozwinięcia tematu i sformułowania konkretnych wniosków wypływających z naszych planów i zamierzeń na br. i na zaś. Wiemy już, że Pamiętnik Kapitana (tytuł roboczy), będzie wodowany w lipcu podczas zjazdu absolwentów. Cieszymy się z tego, gdyż byliśmy współinicjatorami pomysłu, który skutecznie realizują Józek Węgrzyn, Pieczul, Waldek Mielczarek, we współpracy z kolegami sponsorami.

Czytelnicy znajdą w nim szereg refleksji, opisów i zdarzeń z 50 letniej kariery marynarskiej, znanego i powszechnie szanowanego kapitana i kolegi, naszego brata Władka Stypczyńskiego.





Władkowi gratulujemy, Kolegom Wydawcom dziękujemy za podjęcie tematu, szybką reakcję i skuteczność. Tadziowi Dobrocińskiemu gratulujemy uznania pomysłu i projektu nowatorskiego rozwiązania technicznego przez światową organizację. Życzymy abyś nie ustawał w pracy i odnosił dalsze sukcesy.

Kaziu Ziemiński i Rysiu Majewicz przypomnieli o potrzebie włączenia się w proces dalszej odbudowy Wrocławskiego Węzła Wodnego, na który przeznaczono 2 miliardy złotych.

W przeszłości, dzięki aktywności i reakcji niektórych osób ze środowiska wodniackiego, ustrzeżono się przed ewidentnymi błędami przy pracach związanych z WWW. Warto być aktywnym i podzielić się swoją wiedzą aktualnie i mieć wpływ na to dzieje się w naszym mieście.

Najbliższe spotkanie Bractwa odbędzie się 10 lutego (piątek) o g.18.00 w Klubie Muzyki i Literatury przy pl.Kościuszki 9, we Wrocławiu.

Inicjatorem i współgospodarzem spotkania jest kierownik klubu Rysiu Sławczyński, absolwent TŻŚ i nasz brat w Bractwie. Szczegóły spotkania podano w odrębnym komunikacie.

Pozdrawiam i zapraszam na spotkanie z kolegami ze szkoły, pracy i środowiska.

Zdjęcia prezentują: uczestników spotkania, gości z Oławy – p.Renatę Romanowską i Tomasza Stażyńskiego, dzwon z pogłębiarki MEWA, Tadeusza Dobrocińskiego i Staszka Kwietnia.

Zbyszek Priebe
Bractwo Mokrego Pokładu
Foto Zyga Szewczyk

Spotkanie lutowe

Miało miejsce w Klubie Muzyki i Literatury we Wrocławiu i zgromadziło ponad 40 osób, w tym członków Bractwa z żonami. Spotkanie poprzedził koncert muzyki chopinowskiej w wykonaniu młodego utalentowanego artysty **Sławomira Krysy** z Dusznik, a o **Chopinie nad Odrą** (we Wrocławiu) mówił **Rysiu Sławczyński**, kierownik klubu, poeta, historyk, podróżnik, znawca

Kresów Wschodnich, a także nasz absolwent TŻŚ z lat osiemdziesiątych. Inicjatywa spotkania w klubie, tej zasłużonej dla wrocławskiej kultury placówki (rok.zał. 1959), wyszła właśnie od niego. Przed Ryszardem klub przez długie lata prowadził pan Stefan Placek, organizator wielu interesujących imprez, koncertów, spotkań. Pomysł organizowania naszych spotkań także w



innych miejscach niż statki, spodobał się Braciom, dlatego też od ubiegłego roku spotykaliśmy się także w **TAWERNIE (AZS)** na zaproszenie Jarka Bujnickiego i w domu na wodzie Wojtka Bartosiewicza oraz w posiadłości Tadeusza Dobrocińskiego. Dziękując Rysiowi Sławczyńskiemu za ten miły wieczór w jego klubie, myślimy o powtórzeniu spotkania w roku przyszłym.

Była też okazja by osobiście złożyć życzenia **Leszkowi Stelmaszykowi**, jubilatowi, od zawsze związanemu ze środowiskiem wodniackim. Leszek był i jest jego wiernym fanem i przyjacielem. Pisaliśmy o tym w 101 numerze P z P i w fotorelacji Janusza Fafary na stronach absolwentów.

W klubie odwiedzili nas **Sympatycy Bractwa** – Ania Wingren ze Szwecji, przyjaciółka naszej siostry Ani Broniewskiej oraz Ela Śladkowska, Lucyna Palczak-Paczeńska i Zygmunt Pośpiech, znani wrocławscy lekarze. Zygmunt to także



wielki entuzjasta muzyki i bywalec w klubie MiL od wielu lat.

Dalsza część spotkania to bezpośrednie rozmowy przy kawce i słodkościach służące wzajemnemu poznaniu się niektórych z uczestników, omawianie spraw klubowych i o tym czym będziemy się zajmować w br.

Adam Bartold, aktualny wydawca Prosto z Pokładu zapoznał zebranych z programem imprez organizowanych przez zaprzyjaźniony klub OLWIZ, którego Adam jest szefem. Zauważono spore zainteresowanie wycieczką nad Bajkał i do Buriacji, przejazd koleją transsyberyjską i kilkudniowym pobytem w Moskwie.

Bractwo wyszło z propozycją organizowania wrocławskich Dni Odry - jako jednej wielkiej imprezy z akcentem na 24 czerwca każdego roku, inaugurującej Dni Odry. Zyskujemy zwolenników do tego pomysłu i wiele na to wskazuje, że jest to strzał w dziesiątkę. Będziemy o tym informować co miesiąc w PzP.

Marian Busz, nasz brat w Bydgoszczy, absolwent T Ż Ś z 1958 roku, wyszedł z propozycją zorganizowania biblioteki/zbioru w Bractwie i nazwania **im. Mariana Szwarca**, byłego nauczyciela nawigacji i z-cy dyrektora





w TŻŚ. Na ten cel przeznaczył swój zbiór książek o historii Polskiej Marynarki Wojennej (w latach 1958/59 obaj Marianowie spotkali się na kursie podoficerskim w Centrum Szkolenia Specjalistów Morskich w Ustce).

W marcu mija 10 lat od przedwczesnej śmierci Mariana Szwarca, naszego przyjaciela, kolegi, nauczyciela i wychowawcy, którego ciepło, z szacunkiem wspominamy i odwiedzimy Go w miejscu spoczynku.

Bractwo inicjatywę Mariana Busza aprobuję i przy okazji apeluję o przekazywanie książek,

dokumentacji, różnych materiałów do zbioru im. Mariana Szwarca i muzeum ż.ś.

Najbliższe spotkanie odbędzie się na **WRÓBLINIE** w dniu 8. marca o g. 17.00 na które już dziś wszystkich zainteresowanych serdecznie zapraszam.

Zbyszek Priebe
Bractwo Mokrego Pokładu

Foto Bronisława Priebe

Zdjęcia przedstawiają uczestników spotkania, wykonawcę koncertu, jubilata, gospodarza oraz interesujący wystrój klubu.

O Wilhelmie Słowiku

W „Odrze czasu Nadbora” przywoływalismy opowieści Wilhelma odnoszące do jego wojennych losów. Jedni słyszeli, że wojnę przeżył służąc w niemieckiej marynarce handlowej, inni z kolei, powoływali się na jego gawędy o walkach pod Stalingradem, o niewoli sowieckiej, ucieczce, o powrocie na Śląsk, o czekaniu na koniec wojny. Ile w tym było prawdy, niesposób było dociec.

Teraz wiemy o kpt. Wilhelmie Słowiku więcej. Z Niemiec odezwała się Izabela Wodecki, wnuczka Franciszka (po wojnie już nie Wilhelma, ale tak go przyjaciele do końca nazywali). Z archiwum własnego i swej matki Mathilde Bamba, córki Kapitana, wydobyla garść fotografii i dokumentów o nim mówiących.



Kapitan Wilhelm Słowik, foto kmdr M. Wróblewski

Urodził się 2 czerwca 1910 r. we wsi Malnia (Malnia) położonej na prawym brzegu Odry w pow. Gogolin, zmarł 4 czerwca 1972 r., spoczął na wrocławskim cmentarzu osobowickim. Pływanie po rzekach rozpoczął już w wieku 15 lat, jak to

było w zwyczaju śląskich rodów odrzańskich. Od chłopca pokładowego, marynarza, sternika po szybra przechodził szczeble marynarskiej kariery. Pływał po Odrze, Warcie, Noteci i Wiśle. Wojnę spędził na odrzańskiej barce, w 1944 przy-



Legitymacja służbowa PŻnaO z 14.04.1949

RZECZPOSPOLITA POLSKA

PATENT ŻEGLARSKI

wydany dn. 1-go marca 1918 r. Nr. 48

przez Chęćnowa, Dyrektora Drog Wodnych Wrocław
(nazwisko i siedziba urzędu)

Ob. Skowich Wilhelm
(nazwisko i imię)

urodzony w Malmie dn. 2 czerwca 1910 r.

uprawniony jest do samodzielnego kierowania statkami lub łodziami

Arsełthego rodzaju barkami
(rodzaj statków)

na wodach Polski

Wrocław dn. 1-go marca 1918 r.

(Pieczęć i podpis urzędu) **DYREKTOR**

(Pieczęć i podpis urzędu) **DYREKTOR**

„PRASA” Drukarnia nr 1, Wrocław 130

RZECZPOSPOLITA POLSKA

PATENT ŻEGLARSKI

wydany dn. 4-go lipca 1919 r. Nr. 234

przez Dyrekcja Okręgową Drog Wodnych we Wrocławiu
(nazwisko i siedziba urzędu)

Ob. Słowik Wilhelm
(nazwisko i imię)

urodzony w Malmie dn. _____

uprawniony jest do samodzielnego kierowania statkami lub łodziami

parowozami i żeglarskiego rodzaju
(rodzaj statków)

na wodach rz. Odra

Wrocław dn. 4-go lipca 1919 r.

(Pieczęć i podpis urzędu) **DYREKTOR**

(Pieczęć i podpis urzędu) **DYREKTOR**

„PRASA” Drukarnia nr 1, Wrocław 130



Pociąg holowniczy HP Dolny Śląsk, foto kmdr M. Wróblewski



Wilhelm Słowik ze swym ulubieńcem, foto kmdr M. Wróblewski

był do Gliwic. W Choruli doczekał końca wojny, ale szybko znalazł się na antypodach Związku Radzieckiego. Z łagra powrócił po trzech latach. Od 1947 roku, do lipca 1971, czasu przejścia na

emeryturę, pracował w Żegludze na Odrze. W pamięci wielu zapisał się jako fachowiec wysokiej klasy, koleżeński, cieszący się zaufaniem współpracowników i przełożonych. Odznaczono go



Wilhelm Słowik z żoną Martą, córką Matyldą i z załogą HP Śląsk

Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Srebrnym Krzyżem Zasługi, Odznaką Tysiąclecia Państwa Polskiego, dyplomem honorowym za 40-letnią pracę w jednym zawodzie.

Po wojnie rozpoczynał pracę na barce „Oka”, wielokrotnie pokonując trasę Koźle – Szczecin, najpierw jako sternik. Już 1 marca 1948 uzyskał patent szypra barki odrzańskiej, a cieszył się nim już na długo przed wojną. W 1949 roku, po uzyskaniu 4 lipca patentu kapitana żeglugi odrzańskiej, wyruszył do Holandii. Z tego czasu pochodzi jego legitymacja służbowa wystawiona 14 kwietnia 1949 przez Państwową Żeglugę na Odrze, w której imię Wilhelm przekreślono, nadpisując Franciszek. Z Rotterdamu powrócił na „dużym holendrze”, na „Swarożycu”, który do Wrocławia, wraz z „Dażbohem” przybył 28

sierpnia. Po „Swarożycu” dowodził innym „dużym holendrem” – „Tryglawem”. Z początkiem lat 50. już jako kapitan żeglugi śródlądowej I klasy, prowadził największe odrzańskie tylnokołowce „Śląsk” i „Dolny Śląsk”. Do 1960 r. pływał na nich i na „Ścinawie” z żoną Martą (kucharzem załogi) i z córką Matyldą, która już jako dziecko potrafiła wprowadzić do portu i statek i barkę. Ostatnim jego statkiem był malutki holownik portowy „Perkoz”.

Mamy nadzieje, że w marcu odwiedzi nas Izabela – wnuczka, a w kwietniu Matylda – córka kapitana Wilhelma Słowika, którego biografia kreśliła poczet kapitanów Wielkiej Europejskiej Rzeki – Odry, porzuconej i dzisiaj niechcianej.

Stanisław Januszewski

Co nowego w Urzędzie Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu

Branża żeglugowa łączy się

W ostatnich tygodniach Stowarzyszenie Teraz Odra wystąpiło do przedstawicieli środowisk związanych z żeglugą śródlądową w Polsce, z propozycją spotkania. Celem spotkania miało się stać wspólne ustalenie strategii lobbingowej na rzecz poprawy stanu żeglugi śródlądowej w Polsce. Termin ustalono na 16. stycznia br. W spotkaniu poza Dyrektorem Urzędu Żeglugi we Wrocławiu udział wzięli przedsiębiorcy, właściciele i dyrektorzy firm, przedstawiciele organizacji społecznych, samorządowych i rządowych; związani z żeglugą śródlądową. W wyniku dyskusji ustalono, że należy wskazać kilka priorytetów, do których należy sukcesywnie dążyć poprzez działania lobbingowe. Wśród wskazywanych celów powtarzały się:

1. zmiany w administrowaniu drogami wodnymi (brak rozdziału na różne ministerstwa) oraz branie przykładu z zarządzania i regulacji Łąby, której warunki hydrologiczne są zbliżone do Odry;

2. wymuszanie realizacji Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, tj. przywrócenie parametrów eksploatacyjnych zamieszczonych w rozporządzeniu i realizacja wszelkich nowych inwestycji jak dla klasy minimum IV; oraz niedopuszczenie do umieszczenia „gorszych” zapisów w nowej koncepcji;

3. wskazywanie źródeł finansowania w Unii Europejskiej, która wymusza zrównoważony roz-

wój transportu i zarazem nie udziela dofinansowania do inwestycji nie uwzględnionych w sieci TEN-T (minimum klasa IV)'

4. naciskanie na upublicznienie opracowania Ecorys i powszechna dyskusja na temat jego wyników;

5. dążenie do poznania stanowiska nowego Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na temat porozumienia AGN;

6. dalsze działania w ramach CETC.

Jako osoby wyznaczone do wybrania i sformułowania ostatecznych 3 najważniejszych celów i sposobu ich uzyskania wskazano panów: Stanisława Staniszewskiego, Piotra Dwojackiego, Zbigniewa Siedlarza i Henryka Połcika. Następane spotkanie ustalono na dzień 27. lutego br.

Wrocławskie Centrum Wodne

W naszym mieście ma swoje siedziby kilka służb, których działalność wiąże się z wodą lub terenami przywodnymi są to m.in. UŻŚ, RZGW, Policja, Straż Miejska, Straż Pożarna, Straż Rybacka WOPR, IMGW. Ze względu na dbałość o bezpieczeństwo na terenach podległych Urzędowi Żeglugi Śródlądowej, narodził się pomysł stworzenia nowoczesnego Wrocławskiego Centrum Wodnego. Miałyby się nim stać miejsce gromadzące na wspólnym obszarze służby związane z bezpieczeństwem na wodzie. Ważną częścią Centrum byłaby nowoczesna marina, w której bezpieczny postój, w odpowiednim standardzie znalazłyby jednostki pływające służb wodnych mających

swoje siedziby w mieście. Do zadań Centrum Wodnego należało by m.in.: bezpieczeństwo na rzece i terenach przywodnych, ratownictwo wodne, monitoring stanu drogi wodnej i infrastruktury, oraz bezpieczeństwa żeglugi, kontrola stanu czystości i porządku nabrzeży i na terenach przywodnych. Pomysł został przedstawiony zainteresowanym instytucją i spotkał się z aprobatą. Swoje poparcie wyraziło Biuro Rozwoju Wrocławia. Centrum powołane było by do: monitoringu bezpieczeństwa żeglugi, ratownictwa wodnego, bezpieczeństwa publicznego na rzece i terenach przywodnych, monitoringu stanu drogi wodnej i infrastruktury, stanu czystości i porządku nabrzeży i na terenach przywodnych, prawidłowość korzystania z wód i terenów przywodnych, przeciwdziałaniu kłusownictwu, prewencji i oświacie wodnej, monitoringu stan czystości wód.

Debata Odrzańska

Z inicjatywy Fundacji Otwartego Muzeum Techniki (FOMT) od kilku lat prowadzona jest kampania nt. rewitalizacji SP Nadbór oraz innych statków Muzeum. W tym roku kapania weszła w fazę realizacji pewnych obietnic, których celem jest ożywienia zainteresowania historycznymi statkami oraz żeglugą śródlądową we Wrocławiu. Na przełomie stycznia i lutego 2012 r. Przewodnicząca Rady Miejskiej Maria Zawartko, starszy brat Zbigniew Priebe, W-ce Prezes FOMT Jerzy Majewicz oraz dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej we Wrocławiu Jan Pyś odwiedzili gabinety wielu miejskich dyrektorów departamentów. Wszędzie przedstawiana tematyka spotykała się z ogromnym zainteresowaniem. U dyrektora Biura Rady Miejskiej Pana Bartłomieja Świerczewskiego padła propozycja organizacji debaty odrzańskiej. Propozycja spotkała się z ogromnym zainteresowaniem. Ustalono, że Rada Miejska będzie organizowała corocznie w okolicach 24 czerwca ŚWIĘTA ODRY jako element święta patrona miasta św. Jana. Święto będzie nawiązywało do marynistycznych tradycji miasta i do Dni Morza organizowanych niegdyś w mieście. Główne miejscem Święta ma być Bulwar Xawerego Dunikowskiego oraz całe miasto

Dyrektor urzędu zaproponował tematy bloków debaty są to: Wrocław jako centrum polityki odrzańskiej, Wrocławski Węzeł Wodny, Wrocławski Węzeł Wodny- miejsce pracy i wypoczynku. Dla usankcjonowania wyników Debaty Odrzańskiej dyrektor UZŚ zaproponował podpisanie przez Miejskich Radnych stosownej uchwały. Propozycje będą jeszcze przedmiotem dyskusji. Treść uchwały w załączeniu

Dr Jan Pyś

UCHWAŁA NR / /12 RADY MIEJSKIEJ WROCŁAWIA

z dnia.....

w sprawie zwiększenia roli rzeki Odry w życiu gospodarczym, społecznym i kulturalnym Wrocławia

Odra zawsze zajmowała znaczącą rolę w mieście. To dzięki rzece w XIV w Wrocław został przyjęty w poczet grupy hanzeatyckiej – najsilniejszego europejskiego związku miast handlowych. Obecnie Wrocławski Węzeł Wodny jest jednym z bardziej charakterystycznych elementów miasta. Wzrasta zainteresowanie Odrą mieszkańców i turystów. Nowoczesna gospodarka nie może poradzić sobie bez efektywnych rzek. Oznacza to stworzenie warunków do realizację celów gospodarczych i rekreacyjnych aspiracji przez rozwój infrastruktury rzek. Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 9) lit. h) ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie terytorialnym (tekst jednolity - Dz. U. z 1996 roku Nr 13, poz. 74 ze zmianami) uchwała, co następuje:

§ 1.

W celu stworzenia odpowiednich warunków dla rozwoju właściwych związków i relacji gospodarczych, społecznych i kulturalnych miasta i rzeki w Urzędzie Miasta powołuje się koordynatora tych działań nazywany Kapitanem Odrzańskim.

§ 2.

Do zadań Kapitana Odrzańskiego należy m.in.:

1. Załatwianie i pomoc w realizacji sprawy dotyczących inicjatyw na akwenach oraz obszarach przywodnych w mieście.
2. Koordynacja działań z komórkami organizacyjnymi urzędu miejskiego
3. Współpraca z urzędami i instytucjami, których właściwość rzeczowa obejmuje akweny oraz tereny przywodne w ramach obszaru miasta
4. Współpraca w ramach inicjatyw regionalnych i krajowych dotyczących Wrocławskiego Węzła Wodnego i Odry
5. Przygotowywanie imprez, których celem będzie edukacja i utrwalanie wiedzy o Odrze oraz innych rzekach w mieście
6. Wydawanie periodyku zawierającego informacje istotne dla użytkowników Odry i Wrocławskiego Węzła Wodnego.

§ 3.

Realizując cel zawarty w § 1 Urząd Miasta przygotowuje plan zagospodarowania Wrocławskiego Węzła Wodnego, nazywany dalej Planem.

§ 4.

Plan będzie skonsultowany z innymi instytucjami, których właściwość rzeczowa obejmuje akweny oraz

tereny przywodne w ramach obszaru miasta. Plan powinien podlegać konsultacjom społecznym.

§ 5.

Uznając rolę i znaczenie rzeki w mieście Rada Miasta ustanawia Święto Odry.

Święto Odry będzie organizowane w dniu święta patrona miasta św. Jana jako jego integralna część.

Realizując cel, o którym mowa § 1. w Święto powinno nawiązywać do marynistycznych tradycji miasta .

§ 6.

Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia

Przewodniczący
Rady Miejskiej Wrocławia

Z CYKLU: skąd się to wzięło

Święto równouprawnienia?

Ósmy Marca – Dzień Kobiet

Za pierwowzór Dnia Kobiet przyjąć można obchodzone w starożytnym Rzymie Matronalia. Było to święto przypadające na pierwszy tydzień marca, związane z początkiem nowego roku, macierzyństwem i płodnością. Z okazji tego święta mężowie obdarowywali swoje żony prezentami i spełniali ich życzenia.

Ósmego marca 1908 r. szwaczki w jednym z zakładów pracy w Nowym Jorku podjęły strajk, domagając się lepszych warunków pracy. Przy okazji także praw wyborczych kobiet. Właściciel zakładu, aby nie nadać strajkowi rozgłosu zamknął je w szwalni. W wyniku pożaru, jaki tam wybuchł – zginęło 126 kobiet.

Pierwsze obchody Narodowego Dnia Kobiet odbyły się 28 lutego 1909 r. w Stanach Zjednoczonych. Zapoczątkowane zostały one przez Socjalistyczną Partię Ameryki dla upamiętnienia odbywającego się rok wcześniej nowojorskiego strajku pracownic.

Na pamiątkę tamtych wydarzeń, w 1910 r., w Kopenhadze, na zjeździe socjalistek ósmy marca ustanowiono Międzynarodowym Dniem Kobiet, który służyć miał krzewieniu idei praw kobiet oraz budowaniu społecznego wsparcia dla powszechnych praw wyborczych dla kobiet. W dużych miastach Europy i USA w publicznych przemarszach „sufrażystki”, „emancypantki”, domagały się równouprawnienia i praw wyborczych dla wszystkich kobiet. W konferencji udział wzięło ponad 100 uczestniczek z 17 krajów, w tym trzy kobiety po raz pierwszy wybrane do Parlamentu Fińskiego. Ustanowienie Dnia Kobiet zostało przyjęte w drodze anonimowego głosowania, bez ustalania dokładnej daty jego obchodów.

19 marca 1911 roku po raz pierwszy Międzynarodowy Dzień Kobiet obchodzono w Austrii,

Danii, Niemczech i Szwajcarii. Sufrażystki demonstrowały też na ziemiach polskich, np. w Krakowie – w Dzień Kobiet 1911 r. Domagano się prawa kobiet do głosowania i obejmowania stanowisk publicznych, praw kobiet do pracy i szkoleń zawodowych oraz zaprzestania dyskryminacji w miejscu pracy. 25 marca tego samego roku 140 pracujących kobiet, głównie imigrantek z Włoch i Żydówek zginęło w wyniku pożaru fabryki Triangle Shirtwaist.

W latach 1913-1914 podczas Międzynarodowego Dnia Kobiet odbyły się demonstracje antywojenne. Tego dnia święto było obchodzone po raz pierwszy w Rosji. Wiece odbyły się tam w ostatnią niedzielę lutego, co według kalendarza gregoriańskiego miało miejsce 8 marca. Tego dnia Dzień Kobiet obchodzony był w innych krajach.

W 1917 roku kobiety w Rosji zorganizowały strajki i protesty pod hasłem „chleb i pokój”. Cztery dni później abdykował car, a rząd tymczasowy przyznał kobietom prawa wyborcze. Po rewolucji październikowej, feministka bolszewicka Aleksandra Kołłontaj, przekonała Lenina, do uczynienia tego dnia oficjalnym świętem w Rosji. Stało się tak, ale do 1965 roku był to normalny dzień pracy. 8 maja 1965 roku dekretem Prezydium ZSRR Międzynarodowy Dzień Kobiet ustanowiono dniem wolnym od pracy „w celu upamiętnienia zasług kobiet sowieckich w budowie komunizmu, w obronie ojczyzny podczas Wielkiej Wojny Ojczyźnianej, ich heroizm i bezinteresowność na froncie i na tyłach, a także zaznaczyć duży wkład kobiet w umacnianie przyjaźni między narodami i walkę o pokój”.

W latach po II wojnie światowej, rządy krajów demokracji socjalistycznej, wzorem Kraju Rad przejęły to święto za swoje. Tradycje tego święta w PRL są powszechnie znane i bogato udokumentowane. Wszystkie wg tego samego scenariusza:

akademia lub zebranie, kwiatek i praktyczny prezent (np.: rajstopy), których odbiór często kobiety przy wyjściu z uroczystości musiały pokwitować własnoręcznym podpisem. Uroczystości organizowali oczywiście głównie mężczyźni.

Dzień Kobiet został w Polsce obrzydzony wręczaniem rachitycznych goździków i nieszczerymi życzeniami. Nic dziwnego, że Polki mówiły o święcie 8 Marca coraz bardziej lekceważąco.

Po 1989 r. PRL-owskie zwyczaje obchodzenia tego święta zaczęły powoli zanikać lub ewoluować ku bardziej kulturalnym formom, którym zaczął przyświecać prawdziwy i szczerzy szacunek mężczyźn wobec kobiet. Zarówno w obchodach zbiorowych jak i w tych indywidualnych. Dzięki temu zwiększa się ów autentyczny szacunek mężczyźn wobec kobiet zarówno zbiorowo jak i indywidualnie także w pozostałe dni – te nie świąteczne.

W Polsce - Dzień Kobiet był obchodzony jako święto państwowe do 1993 roku. Niestety to właśnie za rządów kobiety - pani premier Hanny Suchockiej - zrezygnowano z obchodzenia 8 marca jako święta państwowego.

Kiedy czytamy konstytucję, to tam wszyscy wobec prawa jesteśmy równi, ale kiedy spoglądamy na praktykę, to jest ona całkowicie inna: kobieta na tym samym stanowisku co mężczyzna zarabia 20-30 proc. mniej, jest jej też trudniej przebić się w polityce. Nie mówi się o możliwości startu kobiety na prezydenta, rzadko wymienia się kobiety, jeśli chodzi o funkcję premiera.

Dzień Kobiet jest obecnie oficjalnym świętem w Albanii, Algierii, Armenii, Azerbejdżanie, Białorusi, Bośni i Hercegowinie, Brazylii, Burkina Faso, Kamerunie, Chinach, Kubie, Włoszech, Laosie, Kazachstanie, Kirgistanie, Macedonii, Mołdawii, Mongolii, Czarnogórze, Polsce, Rumunii, Rosji, Serbii, Tadżykistanie, Ukrainie, Uzbekistanie, Wietnamie i Zambii. Mężczyźni wręczają wtedy znajomym kobietom – matkom, żonom, partnerkom, koleżankom kwiaty i drobne podarunki. W niektórych krajach (jak Rumunia) dzień ten jest równoważny z dniem matki, podczas którego dzieci ofiarują drobne prezenty swoim matkom i babciom.

Tego dnia Kwiaciarnie przeżywają obłężenie mężczyźn chcących nabyć mniej lub bardziej sym-

boliczne kwiaty dla kobiet. Na pewno kwiaciarnie nie przeżywają takiego obłężenia przez kobiety dwa dni później, bowiem 10 marca przypada Międzynarodowy Dzień Mężczyzn !

10 marca - Dzień Mężczyzn.

Tradycja obchodzenia tego święta na świecie została zapoczątkowana 19 listopada 1999 roku w Trynidadzie i Tobago przy wsparciu Organizacji Narodów Zjednoczonych oraz całej grupy ludzi w USA, Europie, Afryce, Azji i na Karaibach. Przemawiając w imieniu UNESCO, Ingeborg Breines (dyrektorka programu Kobiety i Kultura Pokoju) powiedziała: To doskonały pomysł i dałoby jakąś równowagę płci. W Polsce nie istnieje tradycja obchodzenia tego święta. Niektóre media próbują jednak je wprowadzić od kilku lat, proponując datę 10 marca. Data nie jest przypadkowa. W tym dniu w polskim Kościele katolickim i ewangelickim obchodzone jest wspomnienie 40 Świętych Męczenników z Sebasty (oficjalnie do 1969). Prawdopodobnie lokalnie Dzień ten świętowany był już przed 2000 rokiem w miejsce zniesionego wspomnienia męczenników.

Lepiej by jednak dla [kobiet] było, aby podtrzymały tradycję, mającą upamiętnić bohaterskie sufrażystki i robotnice. Inaczej ktoś może wpaść na pomysł, aby 8 marca reaktywować w polskich kalendarzach zapomniane święto ... Wincentego Kadłubka. A trudno byłoby o bardziej niefortunną zmianę. Ten pobożny mnich i tendencyjny kronikarz – propagandzista zmarł właśnie 8 marca 1223 r. Pozostawił po sobie „Kronikę polską”, w której z płcią piękną obchodzi się dość obcesowo. (...) Jego kronika pełna jest „niegodziwości” kobiet z polskich dziejów.

W związku z powyższymi faktami - równowagi dla kobiet w dniu 8 marca oraz równouprawnienia dla mężczyźn w dniu 10 marca (i kwiatka) domaga się w ślad za informacjami:

(1) http://pl.wikipedia.org/wiki/Dzie%C5%84_Kobiet

(2) Radio „Rodzina”, Wrocław, 08.03.2011 r.

(3) Adam Węglowski „Nowa świecka tradycja” – MIGAWKA – KOKTAIL MOŁOTOWA, „Focus historia” marzec, 2011 r.

Kpt „Nemo”

Korespondencje prosimy kierować na adres:

**H/P „Nadbór”, Górny awanport śluży Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbtor@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.**