

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 107–108

Rok X

Lipiec–Sierpień 2012 r.

RZGW zmienia taktykę?

Zapraszamy Wrocławian na statki Muzeum Odry, na drugi Happening „Larum! Odra gore! Muzeum zostaje”. 16 sierpnia zaprosimy Was do wspomnień o pracy na rzece, rozmowy o jej przeszłości, teraźniejszości i przyszłości, o dziedzictwie Odry i jego przesłaniu. Zaprosimy Was do prac bosmańskich na pokładach naszych statków. Opowiemy Wam o statkach i ludziach Odry, tych którzy Odrze złożyli ofiarę swego życia.

Wzywamy na pokład załogę Muzeum Odry – kapitanów odrzańskich i reńskich, Bractwo Mokrego Pokładu, Wolontariuszy. **Larum! Odra gore!**

20 lipca dotarło do nas pismo RZGW we Wrocławiu (datowane na 10 lipca), którego treść wierne przytaczamy: „Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu wypowiada warunki korzystania z energii elektrycznej pobieranej ze śluzy Szczytniki. Z dniem 16.08.2012 roku zaprzestajemy udostępniania energii elektrycznej ze stopnia Szczytniki”.

Dziwne, RZGW nie wzywa nas już do opuszczenia awanportu, nadal nie odpowiada na nasze pisma, motywów swych decyzji nie wyjaśnia. Przejdźmy nad tym do porządku, każdy w końcu ma taką administrację rządową na jaką zasługuje, a o jakość jej pracy ktoś ostatnio deklarował, że się zatroszczy. Róbmy swoje.

24 lipca piszemy do Dyrektora RZGW we Wrocławiu: „Szanowny Panie Dyrektorze. Dziękujemy Panu Dyrektorowi, że nie powraca Pan do projektu wyprowadzenia Muzeum Odry z awanportu górnego śluzy Szczytniki, miejsca dla statków Muzeum bezpiecznego, bezpiecznego i dostępnego dla ruchu turystycznego, znakomicie promującego też miasto, od lat dokonujące wysiłków w kierunku zwrotu ku rzece, a Muzeum

Odry działaniom tym niewątpliwie sprzyja. Z tym większym więc zdziwieniem przyjęliśmy Pańską decyzję o odcięciu statkom Muzeum Odry FOMT energii elektrycznej. Generuje to niebezpieczną dla zabytkowej substancji statków sytuację, pozbawia nasze jednostki ochrony elektronicznej, naraża na niebezpieczeństwo ludzi, jednostki pływające i budowle hydrotechniczne górnego awanportu śluzy Szczytniki. Nie znając motywów Pańskiego działania, mamy nadzieję, że nie było Pana intencją generowanie na drodze wodnej sytuacji niebezpiecznej. Prosimy przeto o wycofanie się z podjętej 10 lipca 2012 r. decyzji”. Pismo to przekazano do wiadomości również Wiceprezydenta Wrocławia Panu Wojciechowi Adamskiemu, Dolnośląskiemu Wojewódzkiemu Konserwatorowi Zabytków Andrzejowi Kubikowi i Jarosławowi Wojciechowskiemu - dyrektorowi Wydziału Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego.

Tego samego dnia na ręce Wiceprezydenta Wrocławia Wojciecha Adamskiego przekazaliśmy list, którego treść poniżej:

„Szanowny Panie Prezydencie. Dziękujemy Panu za rzeczową i pełną troski odpowiedź na nasze pismo kierowane 5 kwietnia pod adresem pana Prezydenta Rafała Dutkiewicza. Pozostajemy w awanporcie górnym śluzy Szczytniki, które to miejsce wskazał nam Urząd Żeglugi Śródlądowej, a to z uwagi na bezpieczeństwo statków Muzeum Odry i ludzi. Prosimy jednak o dalsze zainteresowanie sprawą ochrony zabytkowych statków i działalnością merytoryczną Muzeum Odry FOMT, tym bardziej, że RZGW we Wrocławiu nie rezygnuje z prób likwidacji naszego Muzeum. Właśnie zawiadomiło nas, że 16 sierpnia odetnie dopływ energii elektrycznej z przyłączy

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

zbudowanych na nabrzeżach awanportu dla obsługi statków tutaj cumowanych. Ta represja może być dla nas dotkliwą, w każdym razie znacząco może ograniczyć pracę edukacyjno-oświatową Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i Muzeum Odry. Może też niepotrzebnie eskalować „konflikt”, bowiem nasze pozostawanie w awanporcie Szczytnik nie jest powodowane „kaprysem” lecz troską o zabytkową substancję statków (objętych ochroną prawną), bezpieczeństwo statków, ludzi i budowli hydrotechnicznych Wrocławskiego Węzła Wodnego”.

Fundacja pisze pisma, RZGW milczy. Nie bardzo wiemy dlaczego wypędza statki z awanportu, czym uzasadnia prośbę o „posprzątanie” po Muzeum Odry. Nie wiemy dlaczego odłącza energię elektryczną, czyżby kogoś poraziło? To prawdopodobne – jeśli spojrzeć na płacone przez nas RZGW opłaty za czerpanie energii z jego przyłączy, idące w tysiące złotych.

Może to w trosce o kondycję finansową budżetu państwa, w trosce by służbie zdrowia działało się lepiej odcina się nam energię elektryczną? A może po prostu RZGW zamartwia się stanem naszych

finansów? Aluzję pojęliśmy. Opracowaliśmy program oszczędnościowy. Ten kierunek poszukiwań dedykujemy również RZGW we Wrocławiu. Można go w końcu wdrożyć na każdym stopniu wodnym, chociaż tak jak w przypadku statków Muzeum Odry, nie do końca rozwiąże problem dostaw energii elektrycznej.

W realizacji tego programu pomagają nam ludzie Odry, tutaj nad Odrą żyjący, także w Warszawie, Gdańsku, Szczucinie, Monachium, Minden, Londynie. Na Was dzisiaj liczymy, na Was zatroskanych kondycją rzeki, rzeki, która rozumnie administrowana może stać się osią rozwojową Nadodrza, a kanałem Odra – Dunaj łączywszy morze Czarne z Północnym może stać się kręgosłupem gospodarczym nowej, zjednoczonej Europy. Jeśli tego nie uczynimy, pozostaniemy na jej antypodach, w centrum kontynentu ale jakże od niego daleko. Jeśli połączenia Odra – Dunaj zaniechamy to możemy porzucić budowę autostrad, kolei szybkiej, nikomu już nie będą potrzebne. Europa da sobie radę. My pozostaniemy, jak drzewiej bywało, przedmurzem.

*Zbigniew Priebe
Bractwo Mokrego Pokładu*



Regionalny Zarząd
Gospodarki Wodnej
we Wrocławiu

Dbamy o przyszłość naszych wód

ul. C. K. Norwida 34, 50-950 Wrocław
Centrala: (71) 337 88 00
Sekretariat: (71) 337 88 88
Faks: (71) 328 50 48
e-mail: sekretariat@wroclaw.rzgw.gov.pl
www.wroclaw.rzgw.gov.pl
NIP: 898-20-13-651

Wrocław, dnia 30 lipiec 2012 r.

Wasz znak:
Nasz znak: NZW – 4120/63/12

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki „Nadbór”
ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
55 – 370 Wrocław

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu w odpowiedzi na Państwa pismo z dnia 24.07.2012 r. podtrzymuje swoje stanowisko zawarte w pismach: nr 4120/34/12 z dnia 15 maja 2012 r. i nr 4120/57/12 z dnia 10 lipca 2012 r.

Z-ca Dyrektora
ds. Zarządu Zlewni Środkowej Odry
Beata Gluchowska
dr inż. Beata Gluchowska

Otrzymują:
1. adresat
2. NZW a/a

sprawę prowadzi:
Agnieszka Micorek
tel. 71/348 50 45

Lech Bogusławski

W czerwcowym numerze „Spotkań z Zabytkami” ukazał się artykuł traktujący o Muzeum Odry FOMT i HP Nadbor jako statku-muzeum, statku-laboratorium, statku-szkoły. Nie byłoby powodu by o tym na łamach „Prosto z Pokładu” powiedzieć gdyby nie to, że po jego przeczytaniu odezwał się Andrzej Bogusławski, syn inż. Lecha Bogusławskiego, o którym wiedzieliśmy, że obok inż. inż. Zbigniewa Kuszewskiego i Czesława Śladowskiego był członkiem trzyosobowej Odrzańskiej Komisji Odbiorów, powołanej dla odbioru w Holandii holowników dla Odry zbudowanych, które do Polski przybyły w 1949 r. Ważne to było o tyle, że pojawienie się na Odrze „małych” i „dużych holendrów” otworzyło na rzece epokę prawdziwie polskiej żeglugi. Polityka techniczna państwa sprawiła, że żegluga towarowa w kraju upadła, a współczesna polityka historyczna skwapliwie stara się zacierać tradycje żeglugi śródlądowej, czego wyrazem zakusy na likwidację wrocławskiego Muzeum Odry FOMT, jedyne muzeum żeglugi śródlądowej na Odrze, pomijając takie w niemieckim Oderbergu. W czasie gdy Ministerstwo Transportu nie widzi miejsca dla żeglugi towarowej w Polsce, Muzeum Odry kłuje w oczy, staje się zagrożeniem, zwłaszcza gdy na pokładach zabytkowych statków integruje się efektywny ruch społeczny o Odrę się upominający. Z jednej strony to Bractwo Mokrego Pokładu, z drugiej Międzywydziałowe Studenckie Koło Naukowe „Ochrony Zabytków Techniki HP Nadbor”. Dwa pokolenia, to wręcz niebezpieczne, a nuż dzieci przejmą przesłanie ojców i Odry zasypać nie pozwolą. Rzeka to nie kawiarnie na nabrzeżu, hotele, ławki i spacerowe alejki (choć potrzeby ich wznoszenia nie negujemy, wręcz promujemy), ale to żegluga towarowa, której śladem może rozwijać się turystyczna i rekreacyjna i ogromna infrastruktura im służąca. W czasie gdy podnoszona jest kwestia budowy kanału Odra – Dunaj martwa Odrą zadaniu temu nie sprostamy, a patrzeć będzie na nas Europa. Jeśli Muzeum Odry i dziedzictwo rzeki się niszczy to być może chodzi o to by europejskie śródlądowe drogi transportowe Polskę ominęły, tak jak ominęły ją rurociągi przesyłowe ropy i gazu, transkontynentalne linie energetyczne, autostrady.

Na przekór panującym nad Odrą pozostaniemy i kultywować będziemy pamięć ludzi, dzieła życia których w Odrę wpisano. Dzieła takie pozostawił po sobie i Lech Bogusławski, o którym niewiele dotychczas wiedzieliśmy. Jego biogram kończył się dla nas na roku 1949, gdy z chwilą likwidacji Biura Konstruktorskiego odszedł z

„Żegluga na Odrze”, pragnąc służyć dziełu budowy statków.

Andrzej Bogusławski był tak uprzejmy, że natychmiast po telefonicznej rozmowie zebrał garść fotografii i dokumentów po Ojcu pozostałych i z Warszawy przybył do Nowej Rudy i Dzierżoniowa gdzie prowadziliśmy Międzynarodowy Warsztat Archeologii Przemysłowej. Z jego uczestnikami podzielił się wspomnieniem o Ojcu i udostępnił nam albumy fotografii jeszcze z czasu studiów w Gdańsku i pracy Ojca w Odrzańskiej Komisji Odbiorów w Holandii. Tak nasze archiwum jest dzisiaj bogatsze o kulka fotografii z wodowania w 1949 „Perkuna” w Holandii i o życiorys, który wyszedł spod pióra Lecha Bogusławskiego.

Urodził się w Genewie, 10 października 1913 roku. W 1932 rozpoczął studia na Wydziale Budowy Maszyn Okrętowych niemieckiej Politechniki Gdańskiej (wówczas Technische Hochschule). Studia ukończył w 1937 roku, ale pracę dyplomową dotyczącą drgań silników okrętowych wykonał w czasie od 18 października 1938 do 23 stycznia 1939 pod kierunkiem prof. dr Rembolda – dziekana Wydziału. Czas nie sprzyjał składaniu końcowych egzaminów i obronie pracy, ale mimo wszystko udało mu się z czwórką innych Polaków (T. Prechitko, St. Czarnecki, R. Peszkowski i Marian Senczyszyn) uzyskać w czerwcu dyplom, który odebrał w połowie lipca 1939 r.

Nier mając ukończonej podchorążówki nie został we wrześniu 1939 zmobilizowany. Wybuch wojny zastał go w Częstochowie, skąd ewakuował się aż nad Bug. Wejście Rosjan do Polski 17 września spowodowało powrót do Częstochowy. Tam wraz z Ojcem i siostrą włączył się w akcję pomocy wysiedlanym Wielkopolanom i Polakom z Pomorza. By uniknąć wywiezienia na roboty do Rzeszy podjął pracę w Dziale Technicznym Wodociągów i Kanalizacji, przy nadzorze przepompowni ścieków i budowie kanalizacji burzowej.

W połowie 1940 roku odwiedził go zwolniony z obozu jenieckiego T. Prechitko, kolega ze studiów, w kampanii wrześniowej walczący w obronie Helu. Namówił Lecha Bogusławskiego do współpracy z podziemną organizacją „Muszkietierów”, kierowaną przez Stefana Witkowskiego ps. „Kapitan”, „Doktor Zet”, „Dyrektor”, „Inżynier”, „Tęczyński”, „Kaniewski”. To pełen sekretów epizod biografii Bogusławskiego, tak jak tajemniczą była organizacja „Muszkietierów”, o której do dzisiaj niewiele wiemy. Byli tak głęboko zakonspirowani, że do dzisiaj nie wiemy na ile służyli polskiemu Państwu Podziemnemu, wywiadowi

brytyjskiemu, jakiego charakteru związki łączyły ich z niemiecką Abwehrą. Badacze snują na tych polach różne, czasami fantastyczne hipotezy, z braku źródeł nie poddające się weryfikacji. Wiadomo, że „Muszkietierowie” występowali też pod kryptonimem „Mu”, „Nurki”, „Regimenty Mu”, „Żupany”, że zajmowali się wywiadem i kontrwywiadem przede wszystkim gospodarczym i technicznym, także na obszarach Rzeszy i terenach zajętych przez armię ZSRR. Środki finansowe na działalność czerpali z Centralnego Komitetu Organizacji Niepodległościowych, w skład którego wchodził.

Muszkietierzy pozostawali w bezpośrednim kontakcie z brytyjskim wywiadem Intelligence Service, któremu przekazywali regularnie meldunki wywiadowcze, dzięki czemu mogli się cieszyć niezależnością od innych organizacji podziemnych, głównie ZWZ-AK. Prowadzili jednak z nimi współpracę. Na przełomie 1940 i 1941 r. komórka kontrwywiadu „Muszkietierów” z jej szefami S. Dembińskim i Kazimierzem Leskim została podporządkowana KG ZWZ.

Niektórzy badacze snują hipotezy, że Muszkietierzy na przełomie 1941 i 1942 r. prowadzili grę dającą upust politycznym ambicjom swego przywódcy. Nasuwała ona przypuszczenia o nader tajemniczych relacjach z wywiadem niemieckim, grze prowadzącej w kierunku porozumienia z Niemcami i możliwości utworzenia polskiego rządu współpracującego z Rzeszą. Z sugestiami współdziałania z Niemcami przeciw Rosji Witkowski miał występować pod adresem gen. Andersa, co ten poczytał za prowokację. Te i inne działania sprawiały, że przywódcy polskiego podziemia traktowali Witkowskiego podejrzliwie, a w najlepszym przypadku uznawali go za hochsztaplera bądź fantastę. Na tym tle pojawiały się doniesienia kontrwywiadu ZWZ o tajemniczych rozmowach prowadzonych przez Witkowskiego w Berlinie z niemieckimi dostojnikami.

6 grudnia 1941 r. „Muszkietierów” włączono do ZWZ. Kilka miesięcy później wobec niezgody kpt. S. Witkowskiego na ujawnienie agentów głębokiego wywiadu na terenie Rzeszy, z rozkazu gen. Stefana Roweckiego został on pozbawiony dowództwa tej organizacji. W sierpniu 1942 r. KG AK oskarżyła go o niesubordynację i współpracę z Abwehrą i Gestapo. Wojskowy Sąd Specjalny skazał go na karę śmierci. Wyrok wykonano, a wcześniej „Muszkietierzy” rozkazem komendanta głównego AK zostali rozwiązani. Większość członków organizacji przeszła do AK, część do innych organizacji podziemnych.

Lech Bogusławski przez lata skrywał swój udział w „Muszkietierach”, a gdy zaczął w latach 80. XX w. to i owo opowiadać, to nie wykraczał

poza ogólnie znane już fakty. Wiemy, że z chwilą akceptacji propozycji włączenia się do prac „Muszkietierów” Częstochowę zamienił na Warszawę. Tam podjął pracę w Centralnym Biurze Przedsiębiorstwa Technicznego St. Kaniewskiego przy ul. Jasnej 6. Wraz z Prechitko projektował tam gazogenerator dla ciężarówek i autobusów, którego prototyp zbudowano w wytwórni gaśnic p-pożarowych przy Czerniakowskiej. Niewiele był wart, bowiem jego głowica żarowa szybko się topiła. Drugi egzemplarz, o zmienionej konstrukcji oparty na zasadzie wypracowanej z pocz. XX w. przez Karla Imhoffa, po zmianie paleniska, pracował względnie dobrze, a mniejsza jego wersja z powodzeniem sprzedawana była dla samochodów osobowych. Technicy zatrudnieni w Biurze wykonywali również zadania o charakterze czysto wywiadowczym. Tak Bogusławski i Prechitko, jako okrętowcy, rozpracowywali nowe niemieckie torpedy, które zrzucały przez samoloty Junkers przeznaczone być miały do niszczenia konwojów alianckich. Następnie przystąpili do projektowania statku wiślanego „Bocian” dostosowanego do zamontowania silnej radiostacji, której usytuowanie na stale przemieszczającym się obiekcie mogło utrudniać jej namierzanie. Przebudowa statku prowadzona była na cyplu portu praskiego a prowadzący ją Lech Bogusławski miał do pomocy jedynie mechanika Smółkę i jednego podchorążego, borykał się przy tym z problemami z wykonaniem odlewu śruby w zakładach Lilpopa, które dotychczas takich zadań nie realizowały. Jakby jednak nie było to po 9 miesiącach robót statek zwodowano, ale w tym już czasie po serii wpadek w szeregach „Muszkietierów” i przejściu organizacji do Związku Walki Zbrojnej, kontynuowanie prac przy statku utraciło sens. Lech Bogusławski mogąc być zagrożony aresztowaniem opuścił Warszawę. W Częstochowie, dla zatarcia po sobie śladów, zatrudnił się w Biurze Konstrukcyjnym Huty Częstochowa.

22 października 1942 został aresztowany przez Gestapo i przewieziony na warszawski Pawiak. Śledztwo prowadziło Gestapo ale w asyście oficera Abwehry, który pytał o drogi przerzutu materiałów do Anglii i współpracy „Muszkietierów” z wywiadem brytyjskim. Konfrontowano go z mechanikiem Smółką i z towarzyszką życia Kaniewskiego. Brał po uwagę rozstrzelanie ale Niemcy zadowolili się unieszkodliwieniem grupy, a nie chcąc narażać na represje Niemców – jeńców wojsk polskich w Afryce osadzili Bogusławskiego w Obozie Koncentracyjnym Oświęcim, skąd przenieśli go do obozu w Neuengamme i do obozu w Bayreuth – filii obozu Flossenburg. W Oświęcimiu pracował w karnej Kompanii przy budowie kanału Wisła – Soła, w Neuengamme w Biurze

technicznym Walterwerke, w Bayreuth w Biurze Technicznym inż. Obertha, gdzie poznał Holendra inż. E. Hoyera, okrętowca z Delft, z którym po latach los zetknę go powtórnie w Holandii przy odbiorze „holendrów”. 24 kwietnia 1945 wyzwolony wraz z nim w trakcie ewakuacji obozu Flossenburg do Dachau, pomagał Amerykanom w poszukiwaniach niemieckich dokumentacji technicznych, które miał okazję wcześniej poznać. Tu spotkał inż. R. Senczyszyña, kolegę z gdańskich studiów, pracującego w Zarządzie Śródlądowych Dróg Wodnych. Przyjął jego propozycję objęcia kierownictwa zespołu Stoczni i Warsztatów w Koźlu nad Odrą. Po roku pracy nad organizacją Stoczni i podnoszeniu z dna Odry zatopionych statków rzecznych przyjął propozycję pracy w Stoczni nr 2 w Gdańsku. W owym czasie próbowano tam montować urządzenia mechaniczne pochodzące z darów UNR-y co zupełnie go nie interesowało. Po miesiącu porzucił tę pracę i w drodze do Wrocławia zatrzymał się na dłużej w Bydgoszczy, gdzie w słynnej DAG Fabrik Bromberg, teraz również Wytwórni Materiałów Wybuchowych powierzono mu zadanie organizacji warsztatów mechanicznych, montażu kotłów parowych, uporządkowania sieci elektrycznej i wodociągowej. Po roku gdy zakład ruszył z produkcją postanowił opuścić Bydgoszcz. Wraz ze świeżo poślubioną żoną udał się do Wrocławia, angażując się w 1946 r. do pracy w Polskiej Żegludzie Odrzańskiej.

W 1947 po raz pierwszy zetknął się z holownikami, stanowiącymi przedmiot kontraktu Holenderskiego. Wysłano go do Wageningen gdzie asystował przy próbach modelowych holowników zamówionych dla Odry. W 1949 powrócił do Holandii już jako członek Odrzańskiej Komisji

Odbiorów. Szybko przełamała lody i początkową niechęć Holendrów co zawdzięczała hartowi ducha i Zbigniewa Kuszewskiego i Czesława Śladowskiego, w końcu również spotkaniom Bogusławskiego z poznanymi w obozie Holendrami. Po powrocie z misji organizował w 1950 r. wrocławskie Biuro Projektowania i Studiów Taboru Rzecznego, w 1951 projektował tutaj kutry holownicze i motorówki pomocnicze budowane dla wojsk inżynieryjnych. W latach 1952-01953 z ramienia BPiSTRz prowadził w stoczni Pleniewo (później Wisła) zespół opracowujący dokumentację konstrukcyjną i technologiczną oraz oprzyrządowanie dla trałowców budowanych dla Marynarki Wojennej i na eksport. W latach 1955-1956 Ministerstwo Żegluga skierowało go do Stoczni Recznej w Głogowie, powierzając mu zadanie uzdrowienia stosunków w zakładzie i uruchomienia produkcji, co też z powodzeniem wykonał. W 1957 wraz z ekipą Centromeru przebywał w NRD gdzie negocjował umowę na dostawę lodołamaczy rzecznych dla Polski. W 1970 roku zakończył pracę w resorcie Żegluga i przeszedł do pracy w resorcie Przemysłu Ciężkiego. Do 1977, do emerytury pracował w Przedsiębiorstwa Projektowania i Wyposażenia Odlewni – PRODLEW w Warszawie gdzie zajmował się współpracą ze stoczniami morskimi, przede wszystkim zaś z gdańskim PROMOR-em. Z uwagi na okupacyjną przeszłość nigdy politycznie się nie angażował. Praca zawodowa przyniosła mu wiele nagród i wyróżnień. Odznaczono go m.in. Złotą Odznaką Zasłużonego Pracownika Morza (1960), Złotym Krzyżem Zasługi (1961), Krzyżem Kawalerskim Odrodzenia Polski (1977).

Inż. Lech Bogusławski zmarł w Warszawie w 1994 r.

Seminarium Akademii Lotniczej

12 czerwca Teofil Lenartowicz, mechanik lotniczy, wieloletni pracownik PZL Mielec na kolejnym, ósmym już seminarium Dolnośląskiej Akademii Lotniczej, mówił o dziejach i produkcji Mieleckich Zakładów Lotniczych, sięgając ku ich korzeniom kojarzonym z aktywnością braci Stanisława i Mieczysława Działowskich.

Było to frapujące spotkanie ze świadkiem historii, na którego oczach powstawały konstrukcje lotnicze, budowano coraz to nowe typy samolotów, ich prototypów i tych produkowanych seryjnie, a tak mocno związanych ze współczesnością bądź tak nieodległą przeszłością lotnictwa polskiego. Teofil Lenartowicz opowiadał o losach





poszczególnych konstrukcji, o prowadzonych modyfikacjach, ustalenia historiografii wspaniale dopełniał własnym doświadczeniem i obserwacją, dopełniając swą opowieść wspomnieniem ludzi w zakładach pracujących, bez których zaangażowania i pasji działania zakładu nie przyniosły by tak znaczących efektów, znaczących dziesiątkami typów produkowanych tutaj samolotów i setkami ich egzemplarzy. Wiele z nich stanowi dzisiaj przedmiot kolekcjonerskich pasji, wiele trafiło do muzeów lotnictwa, utrwalając dziedzictwo Polski na polu przemysłu lotniczego.

Nasze spotkanie zaszczycił obecnością gen. bryg. Zbigniew Janoś, ostatni dowódca 3 Korpusu Obrony Powietrznej, którego dzieje tak mocno związane są z Wrocławiem.

Po raz kolejny, po wakacyjnej przerwie, spotkamy się 11 września. Ksiądz Robert Kulczyński SDB opowie o działaniach polskich jednostek lotniczych uzbrojonych w samoloty Breguet XIV



A2/B2, w polskich konfliktach granicznych lat 1919-1920. Jego wystąpienie dostępne jest już na stronie internetowej DAL (www.akademialotnicza.com). Zainteresowanych zapraszamy na pokłady statków Muzeum Odry FOMT.

O dziedzictwie górnictwa węgla brunatnego

16 czerwca 2012 uczestniczyliśmy w sesji poświęconej dziejom górnictwa węgla brunatnego Wzgórz Dalkowskich, rejonu Żar, Ziemi Międzyrzeckiej i Zielonej Góry. Kopalnie narodziły się



tutaj w latach 30. XIX w. pracując głównie na potrzeby lokalne, przemysłu i rolnictwa. Przetrwały po schyłek XX stulecia. Ślady tego górnictwa znaczą do dzisiaj imponujące niejednokrotnie relikty sztolni, upadowych, szybów, budowli nadszybi, zbiorników węgla, systemów transportu linowego urobku, wozów kopalnianych etc. Dziełem wyjątkowym jest skansen górniczy stworzony pasją i wysiłkiem T. Zawady w Mirostowicach Dolnych, niedaleko Żar, na starych polach górniczych.

Sesja znakomicie wprowadziła nas i w dzieje górnictwa węgla brunatnego i w zasób substancji materialnej jego dziedzictwo dokumentującej. Rozumnie zagospodarowane i eksploatowane, udostępnione społeczeństwu może stanowić znakomitą oprawę industrialnej, wykreować produkt turystyczny, który efektywnie mógłby służyć rozwojowi regionu, otwierać go na Europę. Tak



na ziemi Łużyckiej czynią od lat kilku Niemcy, w turystyce industrialnej upatrując szansy.

Tym śladem iść zamierzają inicjatorzy sesji, o której mowa: Stowarzyszenie Przyjaciół Nowego Miasteczka, Fundacja Porozumienie Wzgórz Dalkowskich i miejscowe szkoły z Zespołem Szkół Ponadgimnazjalnych nr 6 w Nowym Miasteczku.

Prof. Stanisław Januszewski wprowadził w problematykę archeologii przemysłowej, definiując przedmiot i pola badawcze nowej dziedziny



nauki, znamiennej i interdyscyplinarnością i społeczną misją ochrony dziedzictwa przemysłowego i technicznego. Absolwenci prowadzonego przezeń Studium Archeologii Przemysłowej Rafał Niedźwiedzki i Marta Słonimska mówili o górnictwie węgla brunatnego regionu i jego zabytkach, podobnie jak dr hab. Z. Bujkiewicz, mgr A. Langowska. T. Zawada zaprezentował kolekcje i formy pracy swego skansenu górniczego. Dyskusję znakomicie moderowała Henryka Chmurska – prezes SPMN.

Szlak zabytków komunikacji na Dolnym Śląsku

2 czerwca, w obecności Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego Bogdana Zdrojewskiego Muzeum Powozów w Galowicach, Muzeum Motoryzacji TOPACZ oraz Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej inaugurowały nowy produkt turystyczny, ofertę kierowaną nie tylko do miłośników zabytków techniki ale i do wszystkich, którzy nie mogą się oprzeć pięknu zabytkowych pojazdów. Szlakiem zabytków komunikacji poruszać będziemy się starym amerykańskim autobusem szkolnym, poznając historię komunikacji od czasów najdaw-

niejszych pojazdów konnych, poprzez rozwój kolejnictwa po osiągnięcia motoryzacji.

Odpowiednia infrastruktura, kompetentny personel i bogactwo eksponatów pozwalają w nader sugestywny sposób kształtować ofertę i kierować ją zarówno do turystów indywidualnych jak i grup zorganizowanych, ze szczególnym uwzględnieniem przedszkoli, szkół i grup seniorów, dla których opracowano również program zajęć muzealnych.

Zapraszamy na szlak. Bliższych informacji można uzyskać na stronach internetowych muzeumtechniki.pl | muzeum.topacz.pl | muzeum-galowice.pl



BRACTWO MOKREGO POKŁADU - spotkanie czerwcowe

Karnawał Odrzański, happening, zjazd absolwentów...

W czerwcu żyliśmy sprawą rugowania Muzeum Odry z dotychczasowego miejsca postoju (od 1992 roku), a także udziałem Bractwa w I Karnawale Odrzańskim oraz poszukiwaniem sensownego rozwiązania dla przyszłości Muzeum Odry. Prezes F O M T prof. Stanisław Januszewski przedstawił aktualną sytuację F O M T w kontekście Muzeum Odry, mówił o podjętych staraniach zabezpieczenia właściwej dla Muzeum Odry lokalizacji, a także o sytuacji finansowej fundacji, która wymaga natychmiastowego wsparcia celem pokrycia podstawowych wydatków związanych z bieżącą działalnością. Rozważano pokojowy protest przeciw arbitralnej decyzji R Z G W, który ostatecznie podjęto w dniu 29 czerwca br. Nagłośniono problem, zainteresowano lokalne i ogólnopolskie media, pracowano na pokładach muzealnych statków, prezentowano dorobek Muzeum Odry i statki, sprzedawano wydawnictwa instytucji i osób związanych z FOMT i MUZEUM ODRY, itp. Protest zakończono późnym wieczorem wywieszając na Nadborze baner o treści

MUZEUM ZOSTAJE!

Oczywiście, to nasze życzenie i oczekiwane rozwiązanie. Liczne wpisy na stronach fundacji, absolwentów i innych, a także pod tekstami żurnalistów świadczą o słuszności podjętej przez nas drogi. Nie jesteśmy zapatrzeni w siebie nie postrzegając rzeczywistości, ale nie możemy zgodzić się aby nasza pożyteczna działalność traktowana





była jako nic nie znacząca i niepotrzebna. Uważamy, że sprawę tę można załatwić zgoła inaczej. Po wypowiedzeniu miejsca postoju z dniem 18 sierpnia br. wypowiedziano korzystanie z energii elektrycznej.

W tej sytuacji Fundacja i Bractwo poszukuje alternatywnego źródła energii; pomysły i finansowe wsparcie na ten cel mile widziane.

Sprawom tym poświęcono Dodatek nadzwyczajny Prosto z Pokładu- Biuletyn 106 i 107, dostępny na stronie www.nadbor.pwr.wroc.pl oraz na spotkaniu Bractwa w sierpniu i wrześniu br.

Naszemu bratu Adamowi Bartoldowi dziękujemy za błyskawiczne wydrukowanie dodatku.

W czerwcu odbył się Karnawał Odrzański w którym licznie uczestniczyli przedstawiciele i sympatycy Bractwa. Ozdobą kiermaszu był jacht



motorowy RUDA rodem ze Skandynawii, którego właścicielami i armatorem są nasi siostra i brat Basia i Darek Gurdakowie. Z pokładu tegoż jachtu Janusz i Danusia Fąfarowie i niżej podpisany dokumentowali Karnawał Odrzański.

Fotki dostępne na stronach absolwenckich i w Prosto z Pokładu oraz w załączniku.

W dniach 7 i 8 lipca br. w murach byłego TŻŚ odbył się 6 Zjazd Absolwentów, który zgromadził ponad 200 uczestników. Przybyli m.in. Jurek Onderko (1951), Zdziszu Nikończuk i Janek Rundzio (1954), Kaziu Lisowski, Kaziu Kukawka, Zdziszu Mordal (1957), Mietek Lewandowski, Karol Widera (1959) i najmłodszy absolwenci. Odwiedzono też wrocławskie cmentarze, a na grobach Nauczycieli i Absolwentów złożono wiązanki kwiatów i zapalono znicze.

Mszę św. poświęconej zmarłym Absolwentom i Nauczycielom celebrował ksiądz Profesor Dariusz Grzędziel, absolwent naszej szkoły, aktualnie pracujący w Rzymie z młodzieżą z całego świata.

Spotkanie poprzedziło otwarcie Izby Tradycji/Pamięci (nazwa tymczasowa) w jednej z klas w byłym budynku szkolnym TŻŚ.



W zjeździe i wodowaniu książki marynistycznej, które było jednym z punktów programu zjazdu uczestniczyli zaproszeni goście – Antoni Stryjewski, Andrzej Szafrąński, Stanisław Wittkowski.

Autorem książki STATEK DOMEM A MATKĄ ŻEGLUGA jest nasz brat senior Włodek Stypczyński, któremu serdecznie gratulujemy. Oddzielnie





piszemy o tym wydarzeniu na łamach tego numeru Prosto z Pokładu.

Był też bal we wrocławskiej TAWERNIE prowadzonej przez naszego brata Jarka Bujnickiego oraz piknik na pokładzie statku szkolnego WESTERPLATTE II, cumującym na kanale powodziowym. Dla zainteresowanych były także rejsy statkami białej floty Rafała Hordejuka. Rafał, też nasz brat, już tradycyjnie przekazał 50 biletów na spacer po Wrocławskim Węźle Wodnym. Rafale, wielkie dzięki.

Tadziu Dobrociński, tradycyjnie zaprasza do siebie do rodzinnego uroczyska w sierpniu; warto już dziś zaplanować i wybrać się w to piękne miejsce.

Tyle odnotowano godnych zaprezentowania wydarzeń.

*Bractwo Mokrego Pokładu
Zbyszek Priebe*

PS. Załączone zdjęcia (foto ZP) prezentują czerwcowe spotkanie Bractwa, happening, Karnawał Odrzański, zjazd absolwentów, rejs GOPLANA, na wrocławskich cmentarzach...

Jubileusz naszego brata Juliusza Chwalany

Juliusz ukończył 65 lat, ale dzięki trybowi życia jaki prowadzi wygląda i czuje się o wiele młodziej. Wiele lat przepracował w Remontowej Stoczni Rzecznej we Wrocławiu na kierowniczych stanowiskach w pionie technicznym. Studia inżynierskie ukończył na Politechnice Wrocławskiej,

pracował również na kontraktach zagranicznych. Aktualnie dalej czynny zawodowo oraz społecznie, w tym także aktywny w Bractwie. JUBILATOWI życzymy jeszcze wielu lat aktywności w zdrowiu i zadowoleniu.

Bractwo Mokrego Pokładu

Statek domem a matką żegluga

To tytuł książki autorstwa **Władka Stypczyńskiego**, kapitana ż. ś., wychowawcy pokoleń marynarzy śródlądowych, naszego brata seniora w Bractwie Mokrego Pokładu. Inspiracja zrodziła się w Bractwie, a książka mogła zostać wydana i być wodowana dzięki podjęciu szybkich i skutecznych działań przez Oficynę Wydawniczą TŻŚ Waldka Mielczarka z synem Adamem i Kapitułą TŻŚ z Józkiem Węgrzynem i Jurkiem Pieczulem we współpracy ze sponsorami, którzy wsparli tę inicjatywę. O Władku dowiedziałem się z opowiadań Mańka Szwarca, aby później poznać się oso-

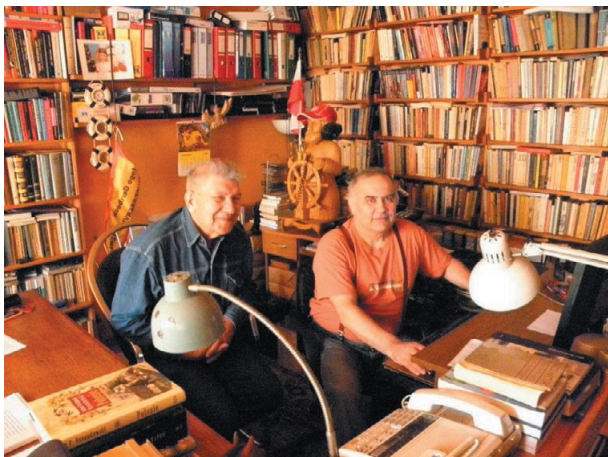
biście gdy obaj pracowaliśmy w ZnO. Fachowość, rzetelność, solidność- to cechy, którymi Władek wyróżniał się z pośród licznych kapitanów - szkoleniowców. Zadaniem kapitanów z najwyższymi uprawnieniami była skuteczna pomoc w odbywaniu rejsów, głównie na środkowym i górnym odcinku Renu, wraz z kandydatami mającymi się stawić się wkrótce przed zagraniczną komisją egzaminacyjną na kolejne uprawnienia, które były niezbędne dla samodzielnego prowadzenia barek i zestawów pchanych bez pilota. Należy podkreślić, że załogi pływające w znacznej części

to absolwenci naszych szkół, czyli ludzie dobrze przygotowani do wybranego zawodu. Mieli przecież oni w czasie szkolnej edukacji mądrych oraz oddanych nauczycieli i wychowawców. Wielu z nich odeszło już na wieczną wachtę, ale z niektórymi utrzymujemy kontakt m.in. poprzez spotkania Bractwa. Jesteśmy dumni, że Władek jest naszym bratem. Autorowi gratulujemy, Kapitulie

i Wydawcy dziękujemy za podjęcie trudu wydania w ekspresowym tempie tej znaczącej dla środowiska interesującej książki. STATEK DOMEM A MATKĄ ŻEGLUGA – wielce wymowny tytuł oddaje klimat tamtych czasów. Niech ta książka służy następnym pokoleniom i przybliży minione czasy parowej i holowanej żeglugi, a także tą z lat późniejszych, którą wielu z nas uprawiało czyli łodziarzyło.

Zbyszek Priebe

Foto: Waldek i Adam Mielczarkowie



Władek i Waldek w bibliotece



Pierwszy Patent Żeglarski uprawniającej do samodzielnego kierowania statkami parowymi otrzymaliśmy w 1958 roku, a później: kapitana żeglugi śródlądowej I klasy w 1964 roku. Od 1982 roku posiadamy także Patent Mechanika Statkowego II klasy, ponadto legitymując się prestiżowymi patentami pozwalającymi na samodzielne żeglowanie po całej Łabie i Renie oraz profesjonalnymi uprawnieniami na radio, radar, i AISNR. Ciele zawodowe życie poświęciłem łodziarstwu i Paliwostowemu Przedsiębiorstwu ZnO. Przyczynem wspaniałej rowozy były odrzadzanie i jej upadek. Po 45 latach pracy przeszedłem na emeryturę, w trakcie której sporadycznie pilotowałem polskie i niemieckie statki śródlądowe po rzekach i kanałach Zachodniej Europy, w tym po Renie i Łabie. Gdy patrzę na moją Odrę, ze zdziwieniem odkażam na niej wykazane łodziarstwo i znacznie rzadziej idący pojedynczy zestaw pchany lub barkę (z jakimś specjalnym frezowaniem), to żał mi wtedy tych wspaniałych lat, kiedy drążyliś statków przepływało przez Wrocław.

Wspomnienia Pana Kapitana nie są tylko sentymentalną podróżą w przeszłość do miejsc gdzie na rzekach toczy się życie, to kopalnia wiedzy żeglugi śródlądowej w Polsce i Europie Zachodniej w okresie, przynajmniej, minionego półwiecza.

dyrektor Urzędu Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu dr Jan Pys

Książka o tytule STATEK DOMEM A MATKĄ ŻEGLUGA jest wiernym zapisem minionego półwiecza żeglugi śródlądowej w powojennej Polsce. Druga połowa XX wieku w Żegludzie na Odrze i w kraju, to czas wielkich zmian i przeobrażeń, których znaczącym świadkiem i uczestnikiem jest Autor, znakomity fachowiec i wychowawca licznej rzeszy marynarzy. Jest to chyba pierwszy tekst napisany przez marynarza o żegludzie śródlądowej, wydany drukiem, obejmujący swoim zasięgiem znaczny przedział czasu. Czyta się go z dużym zainteresowaniem, a jego lektura umożliwia najejście marynarzowi, także powródo „łodziarzkich” retrospekcji. Książka ta jest ze wżech miar godna polecenia braci marynarzkiej, jak również czytelnikowi niezwiązanemu ze środowiskiem wodniackim. Pracując w latach osiemdziesiątych w przewozach zaprzęgowych Żegluga na Odrze – miłbem moimże porażnie. Autora książka Władysława Stypczyńskiego, jako dobrego marynarza i znakomitego kapitana, dlatego z ogromnym zaciekawieniem zapoznałem się z tymi wspomnieniami.

*Zbyszek Priebe
(Bractwo Mokręgo Pokładu)*

Oficyna TŻS
2012

ISBN 978-83930919-3-5

Władysław Stypczyński
STATEK DOMEM A MATKĄ ŻEGLUGA

Zamiłowanie do żegluga zrodziło się we mnie w 1944 roku, gdy jako dziewięcioletni chłopak płynąłem górą Nocięcią w okolicy Łabicy-na - załodowaną kopalniakami bełnitką i samopławnym na pch i pod żaglęm. Wiele wody upłynęło w rzekach, wielu dramatycznych przecięć przyszło mi doświadczyć: nabłotów bombowych w Berlinie, niezłaz z życia pierzewych powojennych lat, nie zrozumiałych decyzji sądów. Kłote rozdziłiły moją rodzinę, zanim moje marzenia się spełniły. Swoje miejsce na ziemi odnalazłem wreszcie we Wrocławiu w Żegludzie na Odrze, gdzie zdobywałem wiedzę marynarzką i szybko awansowałem.

Grand Junction Canal

Jednym z najważniejszych kanałów w historii Londynu jest 94-milowy Grand Junction Canal, biegnący od Braunston w hrabstwie Northampton do Tamizy w Brentford. Jego powstanie ściśle związane było z potrzebą omińnięcia górnego biegu Tamizy w pobliżu Oxfordu, w celu skrócenia trasy Midlands – Londyn. Rozwiązanie to

stało się osią kanałów projektowanych w stolicy. Dziś należy do jednego z ważniejszych kanałów w stolicy Wielkiej Brytanii - Grand Union, który wiedzie do Birmingham, a użytkowany jest przez jednostki pasażerskie i prywatne.

Pod koniec XVIII wieku narodziła się potrzeba rozbudowania drogi rzecznej z Midlands do sto-

licy. W okresie tym funkcjonował kanał Oxford, jednak dalsza część transportu odbywała się nurtem Tamizy. Był to jednak odcinek rzeki następczący problemów nawigacyjnych, Mało tego, plany jego zagospodarowania i uregulowania natrafiały też na silne protesty właścicieli pobliskich młynów wodnych. Ostatecznie zwrócono się więc w stronę innych alternatywnych rozwiązań. W 1793 roku przyznano pieniądze na realizację projektu Jamesa Barnesa i Williama Jessopa, którzy proponowali poprowadzenie kanału na odcinku Brendford – Brauston, pomiędzy Tamizą a kanałem oxfordzkim.

Prace nad budową kanału ruszyły niemal natychmiast, co umożliwiło otwarcie części kanału już w 1796 roku. Problem stanowiły dwa wzniesienia, w których wydrążono tunele: Brauston i Blisworth. Drugi z nich posiadał wady konstrukcyjne, ulegał podtopieniom i ostatecznie zawalił się, jednak już w 1800 roku transport był możliwy ponownie. Do 1805 roku drożna stała się cała zakładana droga wodna, wraz z ponad setką śluz. Skrzyżowanie kanału z rzeką Great Ouse początkowo pokonywane było za sprawą przejścia przez 9 śluz. W miejscu tym w 1799 roku wzniesiono zaprojektowany przez Williama Jessopa potężny akwedukt wsparty na trzech rzędach arkad, który zawalił się w 1808 roku. W 1811 roku został

zastąpiony przez żelazny most kanałowy Benjamina Bevana.

Budowa kanału okazała się być doskonałym rozwiązaniem. Odcinek pomiędzy Midlands a Londynem został skrócony o 100 kilometrów, zaś w samym 1810 roku za jego sprawą przetransportowano przeszło 343 ton towarów i surowców. Z uwagi na natężenie ruchu niektóre śluzy, pierwotnie pojedyncze, zdublowano. Jednocześnie budowano kolejne gałęzie kanału. W pobliżu Londynu przedłużono drogę wodną do Paddington, w latach 30. XIX wieku planowano stworzenie odnogi prowadzącej do Birmingham. Gdy w 1826 roku zaczęto budować linię kolejową pomiędzy stolicą a tym miastem, poczęła narastać rywalizacja dwóch środków transportu. W tym czasie kanał pokonywały holowniki, barki i wąskie łodzie parowe, których eksploatacja szybko została porzucona z uwagi na brak rentowności.

Z biegiem lat transport kolejowy zaczął wypierać rzeczny. By utrzymać ruch na kanałach obniżano ceny, które jednak doprowadzały do obniżenia dochodów. Na początku XX wieku poczęły powstawać spółki administrujące kilkoma kanałami w celu ich rentowniejszej obsługi. W latach 20. zainteresowano się złym stanem technicznym drogi wodnej prowadzącej przez Warwick do Birmingham, co doprowadziło do zawiązania spółki Grand Union Canal, która wchłonęła londyńskie Regent's, Hertford Union, część Grand Junction Canal oraz szereg innych kanałów. Z fuzją wiązano nadzieję na doinwestowanie tych odcinków, w celu zwiększenia ich dochodów. Przychody z transportu towarowego drogą rzeczna malały jednak nadal. W początkach drugiej połowy XX wieku jasne się stało, że ta opcja nigdy już nie będzie rentowna wobec możliwości, jakie daje transport kolejowy. Ostatnia barka z węglem przepłynęła dawny Grand Junction Canal w 1970 roku.

Moment ten w historii kanału nie był jednak końcem jego historii, lecz płynnym początkiem kolejnego rozdziału. Jeszcze w trakcie eksploatacji





towarowej kanał stał się na niektórych odcinkach atrakcją dla turystów i wielbicieli żeglugi śródlądowej. Wciąż jest drożny na całej swej długości, co umożliwi żeglugę małymi jednostkami prywatnymi i pasażerskimi na trasie. Wszystkie śluzy są sprawne i udostępniane.

W wiosce Stoke Bruerne na południowym wschodzie hrabstwa Northampton, liczącej ledwie 400 mieszkańców, w której pobliżu zlokalizowano tunel Blisworth, otwarto muzeum kanału. Muzeum (dawny młyn) jest popularnym celem wycieczek, zaś wokół niego istnieje pełna infrastruktura turystyczna z restauracjami i noclegami.

Niektóre nieużywane od lat odgałęzienia, takie jak ramię Wendover w hrabstwie Buckingham (zamknięte już w 1897 roku) są obecnie restaurowane, jednak często z naciskiem na możliwość obserwowania dzikiej przyrody. W końcowym biegu kanału, w Brentford (dzielnica Londynu), wzdłuż biegu kanału wybudowano luksusowe apartamentowce, przy których stacjonują jednocześnie prywatne łódki i jednostki. Wzdłuż większości odcinków poprowadzone są tematyczne ścieżki piesze, z oznaczeniami poszczególnych zabytków i punktów kanału.

Na terenie Londynu praktycznie każda część kanału jest nadal wykorzystywana i dostosowa-

na do ruchu pieszego oraz turystycznego. Przy wielu nadbrzeżach cumują barki mieszkalne. W rejonie Paddington, gdzie dawny Grand Junction Canal łączył się z Regent's Canal odnaleźć można szereg restauracji, a przede wszystkim przejrzyste i kompletne informacje na temat kanału, oznaczenia wytyczonych ścieżek i obiektów. Choć kanał nie posiada osobnej strony internetowej, wszystkie kanały w okolicach Londynu i Tamizy oraz wiele kanałów z obszaru wysp brytyjskich, uwzględniono w dostępnych na stronach www przewodnikach.

Grand Canal jest integralną częścią Londynu i miejscowości, przez które został poprowadzony. Świadczą o tym choćby minireportaże z poszczególnych ścieżek, publikowane w internecie. Rozwój turystyki i zainteresowanie z jakim się spotyka, sprawiają, że kanał jest rentowny, przynosi dochody. Elementem będącym warunkiem jego przetrwania jest jednak powszechna świadomość ludzi mieszkających na jego brzegach, dla których jest on częścią ich świata, a nie tylko zapomnianym elementem topografii. Takiego podejścia do dróg żeglownych można Brytyjczykom tylko zazdrościć.

Wioletta Wrona

Żegluga śródlądowa w Regionie Morza Bałtyckiego

Żegluga śródlądowa jako uzupełnienie transportu morskiego

Śródlądowe drogi wodne są naturalnym przedłużeniem szlaków morskich. Ważnym elementem jest wspólna wizja rozwoju tych szlaków wodnych. Autostrady morskie oraz śródlądowe drogi wodne międzynarodowego znaczenia powinny mieć wspólne strategie rozwoju i wzajemnie się uzupełniać. Autostrady morskie oraz

drogi wodne powinny mieć wspólne projekty w sieci TEN-T. Unia Europejska na rozwój transeuropejskiej sieci komunikacyjnej chce przeznaczać duże pieniądze. Sprawne szlaki wodne są doskonałym narzędziem do napędzania gospodarek w regionie Morza Bałtyckiego. Bałtyk to niewielkie morze po którym mogą pływać stosunkowo nieduże statki. Te same jednostki, po modernizacji dróg wodnych międzynarodowego znaczenia, mogłyby wpływać rzekami w głąb lądu. Rejon

Morza Bałtyckiego oraz jego rzeki są idealne do wdrażania koncepcji transportu morsko-rzeczno-ego. Barkowce rzeczno-morskie o ładowności do 3000 t i zanurzeniu od 2,5 do 3 m pływające do Gliwic czy Berlina to wcale nie taka niemożliwa wizja. Transport morsko-rzeczny powinien uzupełniać się nie tylko wspólnymi strategiami, czy wspólną polityką ten transport powinien mieć także wspólne instytuty badawcze, uczenie, inwestycje, szkolnictwo czy urzędy.

Żegluga śródlądowa - transport od portów morskich w głąb kraju

Żegluga śródlądowa dla portów ujścia rzek bałtyckich nie jest alternatywą dla ruchu kołowego czy kolejowego jest koniecznością. Jak wiemy transport rzeczny jest tani i sprzyja środowisku naturalnemu. Najtańsze są także porównywalne koszty budowy infrastruktury komunikacyjnej. Budowa jednego stopnia wodnego umożliwiającego rentowny transport rzeczny to taki sam koszt co budowa 10 km autostrady lub 20 km linii kolejowej szybkich prędkości. Dodatkowo stopnie wodne na rzecz służyć nie tylko transportowi ale także są budowlami przeciwpowodziowymi, pozwalają gromadzić surowiec jakim jest woda, pozwalają na produkcję energii elektrycznej, ułatwiają prowadzenie hodowli ryb, pozyskiwanie kruszywa z rzek, na uprawianie turystyki wodnej, korzystnie wpływają na stosunki wodne w dorzeczu, środowisko naturalne i rozwój fauny i flory wodnej. Ważnymi elementami dla transportu wodnego (morskiego i rzeczno-ego) jest urynekowanie i stworzenie równych szans rozwoju dla wszystkich środków transportu. Do dzisiaj w wielu krajach UE istnieją różne formy dotacji transportów, takim przykładem jest kolei. Elementem poprawiającym funkcjonowanie trans-

portów wodnych i ich urynekowaniu może być rozwój w rejonie Morza Bałtyckiego giełd usług przewozowych, gdzie transport wodny powinien mieć swoje właściwe miejsce i być przedmiotem zainteresowania spedytorów. Innym ważnym czynnikiem rozwoju transportów wodnych jest stworzenie równych szans. Wiąże się to z rozwojem infrastruktury nie tylko dla transportu kolejowego czy drogowego lecz także budową infrastruktury żeglugowej, która jak wcześniej wskazano przynosi wielorakie korzyści nie tylko w wymiarze transportowym.

Transport rzeczny i jego specjalizacja

Póki nie zostaną stworzone warunki do wdrażania koncepcji transportu morsko-rzeczno-ego bez konieczności przeładowywania ładunków w portach u ujścia rzek tzw. barkowcami należy rozwijać rzeczno-morski transport kombinowany. Wzajemne uzupełnianie się transportów wodnych powinno polegać m.in. na możliwości szybkiego, prostego i sprawnego odlichtowania bałtyckich statków morskich w portach bezpośrednio na statki rzeczne różnych ładunków w tym kontenerów. Transport wodny jest predysponowany do pewnych typów ładunków należą do nich ładunki: masowe, niebezpieczne, dużych rozmiarów, odpady komunalne oraz kontenery. Oczywiście kontenery powinny być transportowane do i ze Skandynawii przez Szczecina do Berlina, ale nie tylko. Transport kontenerów do i ze Skandynawii powinien rozwijać się także Odrą z Frankfurtu nad Odrą, Brzegu Dolnego, Gliwic gdzie znajdują się terminale firmy PCC Logistyk a także z innych nadodrzańskich miast takich jak Kostrzyn, Wrocław, Opole, Kędzierzyn-Koźle gdzie znajdują się porty rzeczne.

Dr Jan Pyś

Z cyklu: "W gazetach (lub czasopismach) napisali ...

Eksmisja

W różnych telewizjach, regularnie pojawiają się reportaże tzw „interwencyjne”. Stałym tematem są losy ludzi eksmitowanych na bruk z (najczęściej) zabytkowych „czynszowych” kamienic. Koronnym argumentem nowego właściciela, który nabył właśnie taką kamienicę tanio, bo wraz z lokatorami, i zdewastowaną przez pół wieku dotychczasowego zarządu (braku zarządu - nierządu?) jest argument: „*bo lokatorzy nie płacą*”. Za

mieszkanie nawet w warunkach często urągających obywatelom Unii Europejskiej.

Oczywiście – w każdej spółdzielni mieszkaniowej, wspólnocie mieszkaniowej, czy zbiorze przypadkowych lokatorów dowolnej kamienicy znajdą się i tacy. Ale większość płaci. Często płacze i – płaci.

Ale nie po to nowy właściciel kamienicę nabył aby czerpać zawyżone zyski z dotychczasowych lokatorów, którzy i tak podwyższane czynsze

placą. Nowy właściciel nabył ją po to aby po eksmisji ostatniego lokatora wyremontować ją dla oferentów bogatych, którzy zapłacą krocie za wynajem albo wykupią w niej lokale za niebotyczne pieniądze. Bowiem nowy właściciel nabył ją dla zysku, a na tej drodze „stoją mu” uparci, bo mieszkający tu od pokoleń lokatorzy.

Co więc robi właściciel (albo jego pełnomocnik) aby pozbyć się niechcianych – choć sumiennie płacących czynsz - lokatorów? Robi kolejno – co następuje:

1. Wystosowuje - uprzejme w tonie – pismo aby się wynieśli i posprzątałi o sobie.
2. Odłącza kolejno: energię elektryczną, wodę, inne media.
3. Uniemożliwia dostęp lokatorom do mieszkań zamykając bramę bądź demontując klatkę schodową.
4. Dewastuje kamienicę i jej otoczenie dalej, planowo.
5. Zawiadamia Państwowy Nadzór Budowlany o tym, że stan techniczny kamienicy grozi katastrofą budowlaną.
6. Otrzymuje z Urzędu nakaz zabezpieczenia kamienicy przed katastrofą budowlaną.
7. Usuwa mieszkańców „na bruk” dla ich bezpieczeństwa.
8. Przeprowadza remont kapitalny.
9. Wydierżawia lub sprzedaje kamienicę z dużym zyskiem.

RZGW we Wrocławiu zyskał niedawno nowego Dyrektora, w osobie tego samego który (jako Dyrektor MPWiK we Wrocławiu) usunął skutecznie statutową siedzibę FOMT z wieży wodociągowej Na Grobli. Korzystając z tamtych doświadczeń postanowił usunąć jej siedzibę z awanportu górnego śluzy Szczytniki. Potraktował ją więc jak niechcianego lokatora. (Inni „lokatorzy” awanportu bez „szemrania” już się wynieśli.) Mając wieloletnie doświadczenie w nieposzanowaniu dobra publicznego oraz ludzi, którzy o nie dbają i efektów ich pracy - robi kolejno, co następuje:

1. Wystosowuje - uprzejme w tonie – pismo aby się wynieśli i posprzątałi po sobie.
2. Odłącza energię elektryczną (bo tylko to medium może odłączyć).
3. Uniemożliwia dostęp do statku wolontariuszom i zwiedzającym, demontując trap.

4. Zawiadamia Państwowy Nadzór Budowlany o tym, że brak trapu grozi katastrofą budowlaną chcących zwiedzać statki Muzeum Odry.
5. Otrzymuje z Urzędu nakaz rozebrania pozostałej konstrukcji trapu w celu ochrony przed katastrofą budowlaną.
6. Usuwa statki FOMT na środek nurtu rzeki, lub w przysłowiowe „krzaki” dla bezpieczeństwa statków oczywiście.
7. Przeprowadza remont kapitalny trapu i awanportu.
8. Wydierżawia lub sprzedaje awanport lub (na początek) tylko wyremontowaną przystań z dużym zyskiem (podstawą – w prawie wodnym tak zwane: „denne opłaty”). Albo – alternatywnie: wydierżawia lub sprzedaje awanport lub wyremontowaną przystań z niewielkim zyskiem ale za to znajomemu „królika”.

Co by jednak nie zrobił, będzie to ze stratą dla pozarządowej Fundacji, dla kultury technicznej Odry i Polski, dla ludzi na jej rzecz pracujących, dla promocji rzeki i dla wolontariatu.

Jest jednak pewna różnica. Odra, to nie kamienica!

1. Dyrektor Sumisławski nie jest właścicielem RZGW i awanportu Szczytniki. Jest wprawdzie pełnomocnikiem ale - Majątku Skarbu Państwa – tego samego Skarbu Państwa, który zarabia od 25 lat na niedofinansowywaniu gospodarki wodnej w Polsce. Czyżby takimi działaniami postanowił nagle przysporzyć jej dochodów? Kosztem zabytków techniki?

2. Skarb Państwa zaś nie należy do jakiegoś prywatnego właściciela ale do Nas Wszystkich. Polaków – podatników go utrzymujących.

3. Gospodarka wodna czy jej część, czyli – żegluga śródlądowa, to nie kamienica! Służy nam Wszystkim!

4. Podobnie jak statki Muzeum Odry, które służą swą obecnością Nam Wszystkim. Są zabytkami chronionymi prawem, są dobrem narodowym i ogólnoeuropejskim.

Tej różnicy nie widzi jednak nowy Dyrektor RZGW we Wrocławiu. A może wreszcie teraz ją dostrzeże? Jeśli nie, to ciąg dalszy eksmisji zapewne nastąpi - czym się martwi poważnie

Kapitan “Nemo”

Korespondencje prosimy kierować na adres:

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

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

Mecenasi Biuletynu: Malbo Sp z o.o., Fundusz Regionu Wałbrzyskiego, Gdańskie Melioracje Sp. z o.o.