

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn Nr 126-127

Rok XII

luty - marzec 2014

BRATU SENIOROWI INŻ.
EDMUNDOWI PAJĄKOWI
Z OKAZJI 91 URODZIN,



WSZELAKIEGO DOBRA ZE ZDROWIEM NA CZELE
ŻYCZĄ SIOSTRY I BRACIA
Z BRACTWA MOKREGO POKŁADU.



Poszukujemy Wykonawcy prac stoczniowych na barce

27 marca 2014 r. na stronie internetowej Fundacji (www.fomt.pl) zamieszczono Specyfikację Istotnych Warunków Zamówienia w postępowaniu o udzielenie zamówienia, którego przedmiotem jest wykonanie remontu i modernizacji barki Ż-2107 objętej ochroną prawną przez wpis do rejestru zabytków i zaproszono stocznie odrzańskie Koźła, Januskowic, Dobrzenia, Wrocławia, Malczyc, do składania ofert na wykonanie robót stoczniowych na barce. Pierwszy etap postępowania – analizę proponowanych cen, materiałów, technologii prac rozstrzygniemy 10 kwietnia 2014 i przystąpimy do etapu drugiego – negocjacji, który pozwoli wybrać ofertę najkorzystniejszą, z uwagi na jakość i zakres prac.

Na złożenie ofert pozostaje jeszcze kilka dni, a mamy nadzieję, że przedstawią takie również inne inne podmioty, poza wskazanymi wyżej stoczniami.

Jeśli uda się nam do połowy kwietnia wyłonić Wykonawcę to będziemy czekali na otwarcie śluz, by barka mogła się udać w podróż do wybranej stoczni, na górnej bądź dolnej Odrze. Do czasu otwarcia śluz Wykonawca będzie miał sporo czasu by właściwie przygotować stanowisko remontowe. Mamy nadzieję, że z początkiem października powitamy barkę przygotowaną do prac wykończeniowych, które w jej wnętrzach podejmiemy już jesienią tego roku, na stanowisku cumowniczym Muzeum Odry FOMT, w górnym awanporcie śluzy Szczytniki.

Stanisław Januszewski

Barka odżywa



4.12.2004, barka wpływa do awanportu górnego śluzy Szczytniki



Kwiecień 2005, roboty antykorozyjne na pokładzie barki



Rok 2007, prace antykorozyjne w ładowni dziobowej

Zapraszamy na barkę, to był jeszcze wirtualny, ale od 1 marca 2014 zaczyna nabierać ciała, a to dzięki zainteresowaniu Miejskiego Konserwatora Zabytków, dotacji Gminy Wrocław i Prezydenta Wrocławia Rafała Dutkiewicza. Dotacja ta i kolejne jej transe pozwolą przysposobić barkę do roli jednostki stanowiącej element flotyli Muzeum Odry FOMT. Mamy nadzieję, że uda się tego dzieła dokonać do 2016 r., i w pełnej krasie udostępnić jednostkę w roku, w którym nasze miasto zajmie pozycję Europejskiej Stolicy Kultury.

Rozpoczynając prace remontowe zapraszamy na stronę internetową barki (www.fomt.pl dział Rewitalizacja barki). Chcemy byście się prowadzonym pracom przyglądali, doradzali, także pomagali, zajmowali miejsce w rzędzie mecenasów projektu. Zapraszamy do współpracy, seniorów, uczniów, studentów. Wy będziecie załogą barki.

Barka towarowa „Ż-2107” Irena powstała w 1936 r. w stoczni bydgoskiej. Do 1989 r. eksploatowana była na Kanale Bydgoskim i na Odrzańskiej Drodze Wodnej, w 1990 r. przeprowadzono ją do Szczecina i wykorzystywano w roli magazynu – depozytu sprzętu pochodzącego z innych bargek. W ładowni rufowej urządzono koszarę, z miejscami noclegowymi dla 8 pracowników Żeglugi Bydgoskiej, zaś w rufowej kajucie socjalnej stację dyspozytorską i dozoru jednostek Żeglugi Bydgoskiej. W tych rolach barkę (na postoju) eksploatowano do 1998 r. W 2003 dzięki życzliwości dr Edwarda Ossowskiego, Prezesa Zarządu Żeglugi Bydgoskiej przeszła w ręce Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. W 2004 w szczecińskiej stoczni Porta Odra wymieniono część zniszczonego poszycia dna i sprowadzono barkę do Wrocławia. Tutaj siłami wolontariatu prowadzono roboty porządkowe i antykorozyjne, prace przygotowujące barkę do remontu (dokumentacja techniczna i żeglugowa), stworzono również strukturę kierującą realizacją programu odbudowy barki, ustalono zakres niezbędnych robót stoczniowych, w styczniu 2014 złożono kolejny wniosek na wsparcie proponowanych działań, tym razem uwieńczony powodzeniem.



Rok 2007, montaż ferdeków po ich wyremontowaniu

muzeum na barce



autor: mgr. inż. arch. agnieszka czaderna

Na stronie internetowej barki znajdziecie więcej informacji o jej historii, z dokumentów żeglugowych i inwentaryzacji odczytacie jej parametry techniczne, decyzja o wpisie barki do rejestru zabytków wskaże na wartości historyczno-techniczne jednostki. Pokażemy obszerną galerię fotografii i sporo multimedialnych wizualizacji, przybliżającej wizję przyszłości barki jej młodej załogi. Strona ta stale będzie rozbudowywana, a zadania tego podjął się członek Rady Fundacji Marek Prokopowicz. Kolejne informacje pojawią się w połowie kwietnia kiedy to, mamy nadzieję, rozstrzygnięte zostanie postępowanie wyłonienia wykonawcy robót stoczniowych, a prace te na barce chcielibyśmy zakończyć do końca września 2014. By to się ziściło, życzymy RZGW we Wrocławiu, by nie zawiedli go wykonawcy robót na Odrze i zgodnie z solennymi obietnicami otworzyli remontowane śluzy dla żeglugi. Jak na razie, jesteśmy uwięzieni na Śródmiejskim Węzle Wodnym, ani w prawo, ani w lewo...

Jak na razie, w ostatnich dniach, uwagę koncentrowaliśmy na przygotowaniu dokumentacji przetargowej, a doświadczenie to dla nas nowe. Bez pomocy Dariusza Haglauer, specjalisty na tym polu, z pewnością połączilibyśmy. Powołaliśmy zespoły ds. rewitalizacji barki oraz marketingu i promocji co istotne o tyle, że musimy pozyskać dalsze środki finansowe, jeśli chcemy osiągnąć w 2014 zamierzone zakresy robót stoczniowych (składy tych zespołów odnajdziecie na stronie internetowej barki). Powołaliśmy inspektorów nadzoru w osobach wybitnych specjalistów Zbigniewa Lasoty i Andrzeja Merły. Ich nazwiska, podobnie jak imiona członków wskazanych wyżej zespołów wręcz prace na barce nobilejują. Można śmiało powiedzieć, że połączyła wszystkich, którzy na trwałe wpisali się w annałach dziejów wrocławskiej szkoły budownictwa statków śródlądowych i żeglugi odrzańskiej.

Stanisław Januszewski

Bez fajerwerków, edukacyjnie Z okazji 65 urodzin Nadbora

7 marca Bractwo Mokrego Pokładu, przy współudziale Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej i Urzędu Żeglugi Śródlądowej, Oddziału Wrocławskiego Ratownictwa Wodnego Rzeczypospolitej, Wrocławskiego Klubu Wodniaków „Wiadrus”, Yacht Clubu AZS, Harcerskiego Ośrodka Wodnego Stanica zaprosiło wrocławian, dzieci i młodzież szkolną do wspólnego obchodu jubileuszu 65 narodzin HP Nadbor.

Z tej okazji nie zabrakło również prezentów. Dzieci ze szkół podstawowych nr 30 i 85 przygotowały repertuar wokalny, wykonując na pokładzie Jubilata piosenki

oparte na motywach żeglarskich i marynistycznych. Firma Eco-Polcon, prowadząca roboty hydrotechniczne na Odrze Śródmiejskiej, wydobyła z dna rzeki, obok mostu Pokoju, dwa okazałe fragmenty balustrady zniszczonego w 1945 r. mostu Lessinga z 1875 roku.

Maria Pacha prowadząca studio Videoexpress przekazała nam aparaturę łączności radiowej ze zbiorów zmarłego Eugeniusza Pachy, pioniera krótkofalarstwa na Dolnym Śląsku i niezłomnego jego propagatora.

Mike Clarke z Wielkiej Brytanii przekazał nam dokumenty, które odnalazł w archiwum Departamentu Żeglugi Śródlądowej Brytyjskiej Armii Renu, dotyczą



Kilka grup uczniów uczestniczyło w prezentacji zabytkowego już holownika



Tajemnicze wnętrza Dźwigu Pływającego WRÓBLIN z 1938 roku są pełne niespodzianek



Model statku szkolnego „Kościszko” wykonany w latach 50. XX w. przeżywa swoją drugą młodość dzięki wyposażeniu przez współczesne urządzenia sterujące drogą radiową. A na zakończenie wyprawy na statki Fundacji Otwartego Muzeum Techniki dzieci zapoznawały się z zagrożeniami związanymi z wypoczynkiem nad wodą a ich szczególne zainteresowanie skupiał Fantom – manekin do ćwiczenia technik sztucznego oddychania i masażu serca w przypadku utraty przytomności.

ce zgody na przejście holowników holenderskich z Renu do Odry, przez Bizonię, przy czym jeden z nich datowany jest na dzień 7 marca. Marzec jest też miesiącem wodowania Nadbora w stoczni Gorinchem.

Holownik parowy „Nadbor” – to dzisiaj jedyny śródłódowy statek parowy zachowany w Polsce w stanie bliskim pierwotnemu, z utrzymaną oryginalną maszyną parową napędową, kotłownią, układem sterowania, sterówką, bogatym wyposażeniem, dobrym kadłubem.

Powstanie „Nadbora” łączy się z programem odbudowy kraju po zniszczeniach wojennych i z polsko-holenderskim traktatem handlowym z 18.12.1946 r. Znalaziono wówczas miejsce dla budowy potrzebnych na Odrze

holowników, zadanie tym pilniejsze, że ocalała po działaniach wojennych flotylla odrzańska padła łupem armii sowieckiej, stronie polskiej pozostała eksploatacja jednostek wydobywanych z dna rzeki. Umowę na budowę holowników podpisano 30.04.1947 r. Do lata 1949 r. powstało dziewięć holowników trasowych z maszynami o mocy 500 KM i trzynaście z silnikami o mocy 250 KM, przeznaczonych do obsługi Odry, skanalizowanej na odcinku Gliwice-Koźle-Wrocław. „Małe holendry” zyskały imiona starsłowińskie:

„Światopełk” (zbudowany jako pierwszy, stąd przyjęła się nazwa klasy „Światopełk”), „Bożydar”, „Bożymir”, „Bronisz”, „Chwalisław”, „Jurand”, „Mestwin”,

„Mściwój”, „Radosław”, „Ścibor”, „Zbyszko”, „Sędziwój”.

Z początkiem września 1949 Nadbor pojawił się na Odrze i do połowy lat 60. XX w. pełnił służbę na Odrze skanalizowanej (Wrocław – Koźle). Od 1998 r. stanowi jądro Muzeum Odry Fomt.

W dniu urodzin zabytkowego statku ratownicy wodni prezentowali sprzęt i demonstrowali sztukę ratownictwa wodnego. Ireneusz Hintze prowadził pokazy modeli pływających, sterowanych radiem, wśród których uwagę zwracał zbudowany przez Jego ojca model statku inspekcyjnego „Kościuszko”.

Dzieci z uwagą poznawały tajniki maszynowni i kotłowni Nadbora, słuchały opowieści kapitanów żeglugi odrzańskiej, poznawały historię statku. Atrakcji było więcej, do godziny 17 statek odwiedziło ok. 400 osób.

Stanisław Januszewski



Nadbor - kartonowy model, który można samodzielnie wyciąć i skleić !



Wrocławianie zwiedzali statek, szczególnie maszynownię, w której zainteresowanie budziła maszyna parowa i kotły. Była też wystawa „Pomniki dziedzictwa odrzańskiego” i projekcja multimedialna „Odra w mieście – stolicy kultury europejskiej 2016”.

Do tego jeszcze kiermasz książek wydawnictwa FOMT, dla najmłodszych były zajęcia budowy papierowego modelu Nadbora, ratownicy wodni prezentowali sposoby udzielania pierwszej pomocy. Wśród najmłodszych powodzeniem cieszył się pokaz pływających modeli statków sterowanych radiem. Tym bardziej, że obsługujący ten pokaz członek Bractwa Ireneusz Hinze udostępniał konsolę sterującą i każdy mógł sobie indywidualnie pomanewrować pływającym po kanale modelem statku „Kościuszko”.

Wśród uczestników imprezy dominowały zorganizowane grupy ze szkół podstawowych, gimnazjum i liceum. Była też młodzież studencka.

Po HP Nadborze oprowadzał prezes Fundacji prof. Stanisław Januszewski, który opowiadał historię budowy statku, opisywał jego specyficzne urządzenia mechaniczne. Na dźwigu Wróblin dyrygował Mieczysław Balcerkiewicz, wystawę i pokaz obsługiwał Wojciech Śledziński, a budować model Nadbora uczyła Anna Broniewska. O pracy na statkach opowiadali kapitanowie Janusz Fąfara, Wojciech Kato, Stanisław Korpacki, Bronisław Kotwicki i Jerzy Onderko.

Młodzież ze zdziwieniem przyjmowała informację o ilości statków towarowych jakie po Odrze pływały, o rodzaju i wielkości transportowanych wodą towarów. Nie mogli zrozumieć, dlaczego w obecnym wieku tani i wykorzystujący naturalne drogi wodne sposób transportowania towarów przestał w Polsce praktycznie istnieć. Miejmy nadzieję, że te zdobyte przez młodych informacje utkwą w pamięci i kiedy oni sięgną po stery władzy, żegluga towarowa na Odrę powróci. Oby HP Nadbór w swoją setną rocznicę tego doczekał.

Tadeusz Sobiegraj



Fragment żeliwnej balustrady z mostu Lessinga wydobyty z dna rzeki; fragment fotografii z 1913 r. wykonanej z mostu, <http://dolny-slask.org.pl/4304229,foto.html?idEntity=537939>

Walentynkowa rocznica

14 lutego 2014 r. Szkoła Podstawowa Nr 118 im. płk pil. Bolesława Orlińskiego we Wrocławiu bardzo uroczyście świętowała swoje 20-lecie powstania. Wśród wielu zaproszonych gości znaleźli się m.in. Rafał Dutkiewicz, Prezydent Wrocławia i Bożena Nowakowska, organizatorka i pierwszy dyrektorka „Szkoły moich marzeń”, a władze Związku Weterenów i Rezerwistów WP reprezentowali: ppłk Krzysztof Majer i kpt. żegl. Ryszard Złociński. Uczniowie i absolwenci przygotowali bardzo piękny program słowno-muzyczny o historii i dokonaniach SP Nr 118. Przygotowano też kalendarz i album jubileuszowy, a w wykazie nauczycieli nie zapomniano o Krzysztofie Majerze, który tu uczył historii i KOSS w latach 1996-98. Warto też zapamiętać, że Szkoła na wniosek Zarządu Dolnośląskiego ZWiRWP została odznaczona złotym medalem Opiekun Miejsc Pamięci Narodowej.

Jubileuszowe obchody zgromadziły spore grono członków Klubu Lotników Loteczka. Zaprzyjaźniona z Loteczką (niekiedy pieszczotliwie nazywana „Naszą Szkołą”) Szkoła Podstawowa nr 116 na Gądowie Małym im. płk. pilota Bolesława Orlińskiego powstała dokładnie 20 lat temu.

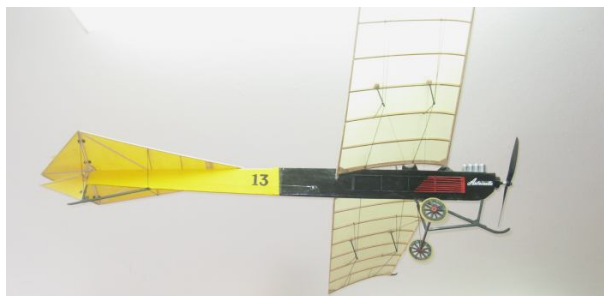


Bogata część artystyczno-historyczna w wykonaniu wyłącznie uczniów wszystkich roczników była fascynująca. Rozpoczęto od wprowadzenia sztandaru i odśpiewania hymnu szkoły. Jak w kalejdoskopie zmieniały się scenariusze: a to wiersze, a to chóry, a to tańce, balet czy krótkie skecze teatralne. Raz jednoosobowo, innym razem w grupach nie mieszczących się na scenie. A do tego stroje! Każdy zespół w szykownym, dekoracyjnym odzieniu, a niekiedy nadzwyczaj zabawnym, jak np. pierwszaki w ciemnych okularach i kapeluszach na głowie.

Po części artystycznej, wielu zaproszonych gości na ręce Pani Dyrektorki mgr Basi Rotte złożyło gratulacje i życzenia, kwiatami i drobnymi upominkami. Ze strony Loteczki zrobił to honorowy Prezes Stanisław Błasiak w towarzystwie niżej podpisanego.

Pozostała część Jubileuszu, to spotkanie przy filiżance dobrej kawy, dobrym ciastku, a przede wszystkim przy kawałku pięknego tortu urodzinowego szkoły. W takiej scenerii były okazje do spotkania się z ciekawymi ludźmi i do koleżeńskich rozmów.

Edward Sobczak

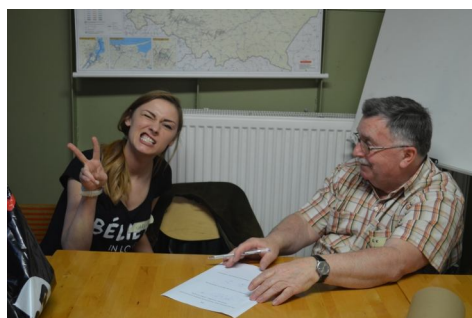




Cicha woda... powoli się rozpędza!

W lutym i marcu zajęcia z cyklu Seniorzy w akcji! wspierane przez Towarzystwo Inicjatyw Twórczych „ę” z funduszy Polsko – Amerykańskiej Fundacji Wolność nabrały rozpędu.

7 marca warsztat przybrał formy imprezy z okazji 65 urodzin Nadbora. Na spotkaniu 13 lutego 2014 r. odbyły się zajęcia dot. pojęć żeglarskich. Jak się okazało w trakcie pierwszych spotkań – grupa młodszych uczestników nie знаła dostatecznie dobrze żargonu, którym posługiwali się Bracia Mokrego Pokładu. Kapitanowie wprowadzili zatem młodych ludzi w swój świat, pokazując dawną żeglugę na archiwalnych fotografiach kmdr por. Mieczysława Wróblewskiego, opisując też elementy hydrotechniczne i snując opowieści o życiu i pracy na Odrze.



Z takim gruntownym przygotowaniem 13 marca uczestnicy spotkań po raz pierwszy wyszli w teren. Zgodnie z harmonogramem, ograniczeni również długością marcowego dnia – wyruszyliśmy na podbój statków Muzeum Odry oraz służby Szczytniki. Animator projektu – Wojtek Kato wcielił się w rolę przewodnika, przybliżając młodzieży wraz z Henrykiem Klimczakiem świat dawnych holowników, pchaczy, transportu rzeczny na barkach, cierpliwie tłumacząc jak wyglądała praca pod pokładami

i na słuzach. Szczególne zainteresowanie budziły opowieści o różnych rodzajach i formach, jakie nie tylko na Odrze przyjmowały śluzę oraz podnośnie.

Natomiast 22 marca w sobotę odbyły się warsztaty integracyjne grupy projektowej, do której od listopada do lutego 2014 r. wciąż dochodziły nowe osoby. Spora część z nich miała okazję spotkać się, poznać bliżej i zastanowić nad tym, jaka może być jego/jej rola w projekcie. Animatora projektu – Wioletta Wrona-Gaj oraz Magdalena Kreis – Latająca Animatorka Towarzystwa „ę”, a równocześnie wrocławianka, absolwentka ASP – przygotowały wspólnie cykl ciekawych gier i zadań, które zostały dobrze przyjęte przez uczestników. Zajęcia zakończyły

się przedstawieniem przez Magdę przykładowych gier miejskich oraz form, jakie potrafiły one w ostatnich latach przybierać – materiał ten pozwolił zainspirować uczestników projektu i poddać im pomysły, jak można zrealizować zamykającą w czerwcu 2014 r. naszą grę miejską „Odra odkryta!”

Kolejne spotkania w ramach projektu planowane są na pierwszy i drugi tydzień kwietnia 2014 r. Wszystkich kapitanów żeglugi, którzy chcieliby się podzielić swoimi wspomnieniami i opowieściami w terenie Wrocławskiego Węzła Wodnego – serdecznie zapraszamy do wzięcia udziału w przedsięwzięciu! Kontakt tradycyjnie przez Biuro Fundacji.

Wioletta Wrona-Gaj

Bractwo Mokrego Pokładu spotkanie styczniowe/2014

Tradycyjne łodziarskie spotkanie. Prócz stałych bywalców gościliśmy Panią Ryszardę Kołodziej, była pracownicę kontroli technicznej, b. wrocławskiej Stoczni Rzecznej ZACISZE, oraz Pana Wojciech Niemca, lekarza medycyny prowadzącego całodobową pomoc wyjazdową, także w j. angielskim, niemieckim i rosyjskim. Tak Ryszarda, jak i Wojciech, obiecują współpracę z Bractwem, co może zaowocować nowymi formami aktywności. Obecny był także Jędrzej Gawerski, były wieloletni kierownik zespołu portów wrocławskich oraz Jarek Konicki. Jarek jest zainteresowany zarobkowym zajęciem. Jego tel. 723 258 604.

Pod nieobecność Mietka Balcerkiewicza efektywnej pomocy w organizacji spotkania udzieliła Ani Broniewskiej kustosz Wioletta Wrona-Gaj. Przypomniała o trwających projektach Seniorzy w akcji, do których zaprasza kolejnych braci. Janusz Fąfara stosownie do zapowiedzi zaprezentował interesujący film o żeglugowej tematyce. Dalsze części wyświetlane będą na spotkaniach organizowanych na Wróblinie.

Wywołany przez Waldka Mielczarka temat zachowania w Berlinie grobu Aleksandra **Bruecknera** kontynuowany jest przez Stowarzyszenie Absolwentów TZŚ i Uniwersytet Wrocławski. W sprawę zaangażował się osobiście nasz brat, pracownik naukowy Uniwersytetu dr hab. Janek Sokołowski.

Żywimy nadzieję, że wspólne starania uratowania grobu Profesora Aleksandra Bruecknera zwieńczy sukces. (Więcej - [www: Wikipedia](http://www.Wikipedia) oraz Profesor Adam Brueckner In Memoriam).

Mateusz Haglauer, student Uniwersytetu Medycznego, a nasz brat zaprezentował projekt będącej w budowie strony internetowej Bractwa.

Zainteresowanych odsyłamy do niej i prosimy o wykorzystywanie portalu jako platformy kontaktów, wymiany myśli, opinii, prosząc o uwagi i propozycje, które mogłyby służyć internautom i nie tylko. Oficjalne



otwarcie strony internetowej Bractwa przewidziano na 31 stycznia br. Wejście: www.bractwomp.eu

Tadziu Sobiegraj, kronikarz Bractwa wraz z moderatorem Januszem Fąfarą i administratorem Mateuszem

Haglauerem czuwać będą nad bezpieczeństwem strony, bieżącą aktualizacją, i prezentowaniem treści-wiadomości, informacji, itp. Wierzymy, że strona internetowa Bractwa będzie dobrze służyła Braciom i Sympatykom. Naszemu bratu seniorowi Leszkowi Stelmaszykowi, który przeżywał trudne chwile, życzymy sił w walce z chorobą i szybkiego powrotu do zdrowia.

Andrzej Samerek, nasz brat w stolicy, tradycyjnie dwa razy w roku odwiedza Bractwo pozostawiając zawsze jakieś pamiątki. Tym razem jest to piękny kamień rodem ze Spitsbergenu. Andrzej pozyskał go w czasie swej pracy na statku zabezpieczając pracę platformy wydobywczej. Dzięki Andrzej!

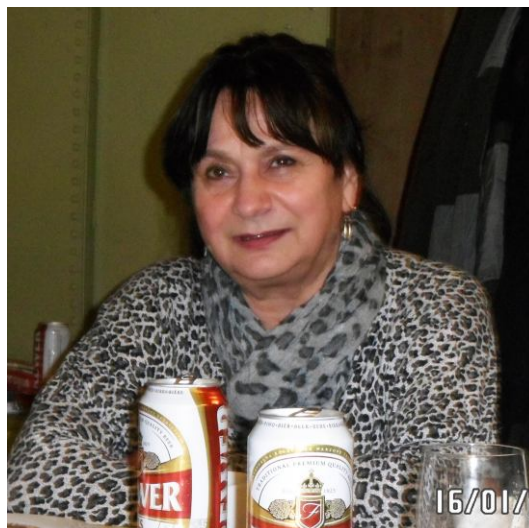
Na kolejne spotkanie Bractwa zapraszam do Klubu Muzyki i Literatury we Wrocławiu, Pl. Kościuszki 9 , dnia 5 lutego br. o g.18. Spotkanie poprzedzi koncert w wykonaniu wrocławskiego kameralnego Chóru Ostinato, który wystąpi z kilkunastoma pieśniami, kolędami, piosenkami.

Kierownictwo – Liliana Jędrzejczak.

Wstęp wolny. Obecność osób towarzyszących mile widziana. Ze względów organizacyjnych wyjątkowo odstąpiliśmy od tradycyjnego poczęstunku.

Zbyszek Priebe

PS Foto: W.Kato oraz M. i T. Sobiegrajowie. Na zdjęciach – W. Kato i S. Kwiecień rozpoczynają spotkanie, uczestnicy, R. Kołodziej, W. Niemiec, W. Wrona-Gaj i Staszek Korpacki.



Bractwo Mokrego Pokładu

spotkanie lutowe/2014

Spotkania w Klubie Muzyki i Literatury u Rysia Sławczyńskiego mają szczególny charakter, a sam Klub, to miejsce magiczne, kolebka kultury, którą z sukcesem od kilku lat kieruje właśnie Rysiu. Spotkanie poprzedzone zostało interesującym koncertem w wykonaniu wrocławskiego chóru Ostinato pod kierownictwem Liliany Jędrzejczak. Usłyszeliśmy wykonanie kolęd, pieśni i piosenek w zróżnicowanym repertuarze.

Wykonawcom i Dyrektorowi Klubu Muzyki i Literatury – wielkie dzięki!

Na spotkanie przybyli także dwaj nasi absolwenci Witek Błaszczyk i Gabryś Lasia. Była więc okazja do wspomnień o czasach wspólnej pracy w Żegludze na Odrze, i zawsze przy takiej okazji o Szkole – kolegach, nauczycielach i wychowawcach.

Poruszono kwestię działalności Bractwa w br; w najbliższym czasie podejmiemy konkretne ustalenia w sprawach organizacji imprez i projektach. Przedstawimy je na stronie internetowej Bractwa oraz w Prosto z Pokładu. M.in. przewidujemy wyjazd do Bydgoszczy na imprezę wodniacką „Ster na Bydgoszcz” i do Minden (D) na kontakt z historią żeglugi i jej ludźmi.



Wracając do berlińskiego grobu Profesora Aleksandra Bruecknera i ewentualnego jego przeniesienia, zdaniem naszych braci Janka Sokołowskiego z Uniwersytetu i Waldka Rybickiego prezesa Stowarzyszenia Absolwentów TŻŚ, należy rozeznaczyć jakie kroki w tej sprawie już podjęto lub podjęte zostaną niebawem. Do sprawy tej będziemy powracać i informować w PzP oraz na stronie Bractwa, bractwomp.eu, która żyje swoim życiem od trzech tygodni.

Przypomniano o powołaniu Rady Kapitanów, która swoimi działaniami zamierza pamiętać o żegludze i infrastrukturze eksponować i przypominać o roli rzek i transporcie wodnym. Jesteśmy z Wami Panowie!



Dnia 10 lutego br. na Nadborze spotkało się szefostwo Fundacji i Bractwa omawiając i aprobując projekty imprez i prac na 2014 rok. Fundacja wraz z Bractwem poszukuje wsparcia dla ich realizacji oraz sponsorów dla Muzeum Odry.

Dnia 7 marca br. obchodzimy 65 urodziny NADBORA; program podamy e-mailem i zamieścimy stronie Bractwa – bractwomp.eu Zapraszamy do współudziału i odwiedzin.



W marcu spotykamy się tradycyjnie na Nadborze w pierwszy czwartek miesiąca dnia 6 o g. 17. Wszystkich zainteresowanych serdecznie zapraszamy.

Zbyszek Priebe

PS. Foto: Janusz Fąfara. Widzimy chórzystów, uczestników spotkania, szefa klubu i ekspozycje.

Bractwo Mokrego Pokładu

spotkanie marcowe/2014

Zgodnie z tradycją w miniony czwartek (6 marca br.) odbyło się kolejne spotkanie członków Bractwa Mokrego Pokładu, co prawda nie na pokładzie lecz pod pokładem w pomieszczeniu dźwigu pływającego WRÓBLIN Spotkanie, które zgodnie z tradycją rozpoczął dźwięk „wybitych szklanek” dzwonem okrętowym z pogłębiarki „Mewa” tym razem poprowadził z racji nieobecności Starszego Brata Zbyszka Priebego Tadeusz Sobiegraj. Motywem przewodnim spotkania były sprawy organizacyjne obchodów 65 rocznicy „narodzin” holownika parowego NADBORA, które miały się odbyć następnego dnia.



W imieniu organizatorów przygotowanie imprezy, harmonogram spotkań z młodzieżą i nadzór nad całością spoczął na barkach Bronka Kotwickiego i Wojtka Kato. Przedstawili oni plan działań oraz zachęcali do aktywnego uczestnictwa członków bractwa. Po raz pierwszy wzięli udział w czwartkowym spotkaniu od dawna nie widziani koledzy z branży żeglujowej Romuald Roszak – wieloletni pracownik Żegluga na Odrze, od kilku lat piastujący funkcję bosmana 12



w marinie Uraz, Czesław Pogonowski – również znany kolega, długoletni pracownik Żegluga na Odrze oraz Jan Jeżewski. Jak zwyczajem każe każdy z nowych braci w skrócie coś opowiedział o sobie, co było rzeczą cenną z racji długiego okresu braku przyjacielskich kontaktów. Brat Wojciech Śledziński namawiał do zwiększenia aktywności członków bractwa na oficjalnej stronie Bractwa Mokrego Pokładu –

<http://bractwomp.eu/index.php>

W drugiej części spotkania został wyświetlony film dokumentalny ukazujący porażające kulisy powstania projektów i budowy trzech kanałów żeglugowych na terenie byłego ZSRR – Kanału Białomorsko-Bałtyckiego org. Беломорско-Балтийский канал имени Сталина wybudowanego w latach 1930-1933, kanału Wołga - Moskwa, dziś pod nazwą Kanał im. Moskwy, wybudowany w latach 1932-1937, oraz Kanału Wołga – Don <http://www.repozytorium.fn.org.pl/?q=pl/node/7196> wybudowanego w latach 1948-1952.

Oczywiście, jak zwykle oprawą dla ciała spotkania, był doskonały domowy smalczyk z ogórkiem i pajdka chleba, który jak kto mógł, można było popić lykiem złocistego trunku.

Janusz Fafara

Z wizytą we wrocławskim MPWiK

W pogodne przedpołudnie 12 marca br. grupa członków Bractwa Mokrego Pokładu zwiedzała Zakład Produkcji Wody Na Grobli we Wrocławiu. Większość z nas w swej nieświadomości miała nadzieję, że ujrzy również Wieżę Ciśnień wraz z jej urządzeniami, wrocławski zabytek.



Wodociągowa wieża ciśnień widziana z perspektywy „nowego” Zakładu Wodociągów, wyłączona z eksploatacji w latach 60. XX w. z bardzo interesującym zestawem silników parowych, perła sztuki inżynierskiej z „epoki pary”

Niestety, obiekt ten jest zamknięty, gdyż prowadzone są prace remontowe, i pewnie jeszcze długo potrwać. Orowadzano nas po zamkniętych obiektach wyposażonych w urządzenia i instalacje; cały proces produkcji wody jest zautomatyzowany.



Wrocławskie ujęcie wody jest obiektem położonym po obu stronach ulicy. Dlatego z miejsca zbiórki przy dawnej wieży ciśnien musieliśmy przemieścić się do wejścia na „NOWY” Zakład. Docelowo, po zakończeniu inwestycji, stara część zakładu będzie wyłączona z produkcji i zostanie przejęta przez innych użytkowników zwolnionego terenu. Produkcja wody dla Wrocławia będzie odbywała się już jednym kompleksie





Romantyczny budynek odzieleziacza z kolumnami spadającej wody zastąpią nowoczesne hale filtrów. Na zewnątrz budynków znajdują się tylko odstojniki wody płuczkowej

Przypomniano, że pijemy wodę z rzek Oławy i Nysy kłodzkiej, a gdyby taka potrzeba zaistniała również z Odry, oczywiście, po całym procesie uzdatniania. Zakład jest pod szczególną opieką ca 180 ludzi, którzy na ok.100 ha terenie przez 24 godziny na dobę sprawują stosowny nadzór.

Podobne zakłady znajdujące się we Wrocławiu to Świątyni i Mokry Dwór, połączone i współpracujące ze sobą. Zwiedzający uznali wycieczkę do Zakładu Produkcji Wody za udaną, a nasz niezawodny fotoreporter Janusz Fąfara uwiecznił to na fotkach.



Zbyszek Priebe

Dr Jan Pyś

Jak wspierać żeglugę śródlądową ?

Zanim odpowiem na pytanie zawarte w tytule spróbuję w kilku zdaniach opisać żeglugę śródlądową. Zgodnie z obowiązującymi zasadami prawa żegluga śródlądowa jest jednym z elementów transportu (można żałować, że żegluga śródlądowa nie jak elementem gospodarki morskiej jak chciał inż Eugeniusz Kwiatkowski czy Liga Morska i Rzeczna). Jest także elementem gospodarki wodnej, który to dział oprócz spraw ochrony przeciwpowodziowej i hydrologii zajmuje się budową modernizacją i utrzymaniem śródlądowych dróg wodnych.

Jednak przedsięwzięcia, które nazywamy żegluga śródlądową nie da się zawęzić do ogólnego stwierdzenia mówiącego, że jest to transport czyli działalność polegająca na świadczeniu usług przewozowych po drogach wodnych pomiędzy portami. Żegluga śródlądowa to także dużo szerszy zakres usług np.: przewozy między brzegowe uzupełniające braki w infrastrukturze kołowej, połów ryb, wykonywanie prac technicznych na rzekach, utrzymanie szlaków żeglugowych, eksploatacja złóż kruszywa rzeczno, ratowanie życia i mienia na wodzie, wykorzystanie statków do celów mieszkalnych, biurowych, gastronomicznych, szkoleniowych, magazynowych, inspekcyjnych, hotelowych lub warsztatowych, a także jako przystanie pływające, doki, zakłady kąpielowe, świadczenie usługi portowo-przeładunkowe, celne, spedycyjne i zapomniane już spław drewna.

Jak widzimy profesjonalna (zawodowa) część żeglugi śródlądowej to szeroka gama usług, a jak wiadomo usługi tworzą miejsca pracy i dochód narodowy. Niestety w Polsce usługi te należą do rzadkości pomimo że często nie można ich zastąpić innymi. To tylko transport rzeczny jest predysponowany do pewnego rodzaju usług takich jak przewozy ładunków niebezpiecznych, masowych, wielogabarytowych, szybkiej alokacji znacznych ilości towarów między regionami, a także jako transport alternatywny wpływa na zmniejszenie opłat przewozowych innych środków transportu. Polska posiada istotne atuty dla rozwoju profesjonalnej żeglugi śródlądowej. Są to: korzystne położenie ośrodków przemysłowych nad rzekami, dogodnie ich połączenie z portami morskimi, nieduże poziome zróżnicowanie terenu co oznacza, że stopnie wodne na rzekach nie muszą być wysokie przez co drogie, w kraju posiadamy także gęsta sieć dróg wodnych oraz korzystne tranzytowe położenie naszych dróg wodnych.

Oprócz wyżej opisanej profesjonalnej żegluga śródlądowa istnieje także amatorska żegluga śródlądowa. Są to rekreacja, turystyka i sport na wodzie czyli częścią sfery życia społecznego człowieka, który od wieków nie tylko musiał przebywać nad wodą, ale również lubił spędzać wolny czas w pobliżu tego żywiołu. Z tym rodzajem żeglugi śródlądowej wiąże się znowu przynajmniej kilka rodzajów działań: żeglarstwo, kajakarstwo, motorowodniactwo, pływanie na skuterach wodnych, narciarstwo wodne, mariny i przystanie i in.

Aby uprawiać żeglugę śródlądową (zawodową i amatorską) konieczne jest jej zaplanowanie. Powinno to zrobić urzędnicy na różnych szczeblach i w różnych urzędach. Żegluga śródlądowa przeżywa obecnie trudny okres, aby go przerwać może zgodnie z zasadą subsydiarności planowanie żeglugi śródlądowej należy rozpocząć od szczebla najniższego czyli od gmin.

Może warto podjąć próby planowania i promocji gmin przez pokazywanie silnych związków z akwenami. Może warto problemy istniejące w obszarach wodnych i przywodnych zaplanować nie tylko pod kątem ochrony przeciwpowodziowej, ale także gospodarczym. Gminy powinny podjąć próbę określenia wizji zagospodarowania i rozwoju akwenów i terenów przywodnych. Mieć jasno i czytelnie określone uwarunkowania i kierunki zagospodarowania przestrzennego części gmin leżących przy wodach. Brak stosownych planów nie tylko, uniemożliwia korzystanie z akwenów, ale także ma wpływ na bezpieczeństwo. Gminy powinny odwoływać się do wielowiekowych wodniackich tradycji i do wielofunkcyjności działań prowadzonych na wodzie. Dla wielu organizacji gospodarczych akweny były źródłem utrzymania. W kraju wzrasta zainteresowanie akwenami zarówno mieszkańców terenów przywodnych jak i turystów. Zwiększa się liczba osób odpoczywających na wodzie, zwiedzających gminy od strony wody, uprawiających sporty wodne. Istotnym elementem działań powinno być tzw. *wejście gmin na rzeki*. Oznacza to stworzenie warunków do realizacji celów gospodarczych i rekreacyjnych aspiracji przez rozwój infrastruktury akwenów. Wejścia gminy na akwen wymaga zagospodarowania przestrzeni zarówno od strony lądu jak i od strony wody. Może dla stworzenia kompleksowego planu zagospodarowania drogi wodnej i terenów przywodnych warto porozumieć się (podpisać umowę) nie tylko między samorządami czy administracją państwową, ale także z podmiotami gospodarczymi. Przykładowymi działalnościami żeglugi śródlądowej, których lokalizacje powinno zaplanować się są:

1. Wyznaczenie przebiegu kanałów żeglugowych.
2. Wyznaczenie przebiegu kanałów przeciwpowodziowych.
3. Wyznaczenie miejsc na centra logistyczne, porty i nabrzeża przeładunkowe wyposażone także w urządzenia do pobierania wody, paliwa energii elektrycznej i zdawania zenz.
4. Wyznaczenie miejsc na porty zimowe.
5. Wyznaczenie miejsc na stocznie, warsztaty naprawcze sprzętu pływającego.
6. Wyznaczenie miejsc wydobywania z rzeki, rozładunku i sprzedaży kruszywa.
7. Wyznaczenie miejsc dla postoju statków pasażerskich (dworce) wyposażonych w urządzenia do pobierania wody, paliwa energii elektrycznej i zdawania zenz.
8. Wyznaczenie miejsc dla statków wycofanych z eksploatacji lub skierowanych na postój.
9. Miejsca na mariny i postoje statków turystycznych wyposażone w urządzenia do pobierania wody, paliwa energii elektrycznej i zdawania zenz.

10. Miejsca do wodowania małych statków i sprzętu pływającego na wodę tzw. slipy.
11. Miejsca przeznaczone na restauracje i kawiarnie na wodzie.
12. Akweny przeznaczone na rekreacje motorowodną – skutery, szybkie motorówki, narciarstwo wodne.
13. Akweny przeznaczone na rekreacje żeglarską.
14. Akweny przeznaczone na sporty wioślarskie i kajakowe.
15. Tor dla kajakarstwa górskiego (przy jazie).
16. Akweny dla początkujących wodniaków.
17. Akweny i nabrzeża przeznaczone na stały pobyt ludzi (domy na wodzie).
18. Akweny i nabrzeża przeznaczone na hotele pływające tzw. botele.
19. Akweny i tereny przywodne przeznaczone na działalność kulturalną, spektakle, widowiska.
20. Muzeum żeglugi śródlądowej statki historyczne.
21. Tereny przywodne przeznaczone na plaże miejskie, baseny, kawiarnie, grille.
22. Stworzenie centrum służb wodnych (wspólna przystań oraz placówka urząd żeglugi śródlądowej, straż pożarna, policja, WOPR, straż rybacka i in.)

Obecnie niestety nie mamy zbyt dużo zinstytucjonalizowanych form organizacji, których przedmiotem działania jest żegluga śródlądowa. W większości na jej rzecz działają grupy entuzjastów i zapaleńców. W swoich działaniach edukują i podkreślają wielofunkcyjność rzek, wspierają działalność stowarzyszeń i inspirowują do działania samorządy. Jedynymi urządzeniami, których przedmiotem działania jest żegluga śródlądowa są

urzędy żeglugi śródlądowej. We Wrocławiu grono entuzjastów ze skromnym udziałem urzędu żeglugi śródlądowej doprowadziło do kilku inicjatyw, których przedmiotem była żegluga śródlądowa. Są to np.: uruchomienie zamkniętego od 1945 roku. Śródmiejskiego Węzła Wodnego, stworzenie mapy zagospodarowania akwenów i terenów przywodnych, lokalizacja pływającej restauracji Barka Tumska, lokalizacja Domu na Wodzie, lokalizacje platform gastronomicznych, lokalizacja historycznego statku Nadbór, lokalizacja przystani turystycznych i marin, lokalizacja nowych przystanków dla statków pasażerskich, uzgodnienie dla wszystkich nowych inwestycji nad wodą możliwości przybijania i cumowania jednostek pływających. Obecnie podmioty gospodarcze i samorządy widząc przyjazną atmosferę same inicjują przedsięwzięcia związane z żeglugą śródlądową. Przykładem są tu działania gmin województwa lubuskiego na czele z liderem jakim jest Nowa Sól. Na terenie kilku gmin powstały profesjonalne przystanie dla małych jednostek oraz porty dla dużych statków pasażerskich. Gminy wybudowały dwa statki pasażerskie i przystępują do budowy pięciu nowych dużych przystani. W Oławie koło Wrocławia pojawił się armator statków pasażerskich, który prowadzi regularne rejsy z Oławy do Brzegu i Wrocławia. We Wrocławiu budowany będzie nad Odrą hotel oraz przystań dla statków pasażerskich. Mam nadzieje przy współpracy samorządów, administracji dróg wodnych i zaangażowanie entuzjastów, którzy nierzadko zainwestowali swoje pieniądze doprowadzi się do realizacji wszystkich rodzajów działalności żeglugowych łącznie z transportem rzeczonym.

Z CYKLU: "NOWE ZNACZENIA STARYCH SŁÓW"

Konsultacje społeczne

Konsultacje społeczne to młode słowo. Nie było (i nie jest) znane w autorytarnych systemach sprawowania rządów. Co najwyżej władca – bywało sporadycznie – pytał „lud” o „zdanie” ale służyło to raczej tylko i wyłącznie opanowaniu sytuacji zagrożenia zamieszkami, rozruchami czy utratą władzy przez tegoż władcę. Vide – słynne zdanie Piłata: „uwolnić wam Chrystusa czy Barabasa ?” Uwolniono Barabasa, i zamieszek nie było. „Gratisowo” lud otrzymał jeszcze od władcy rozrywkę – ukrzyżowanie Chrystusa.

DOTYCHCZASOWE ZNACZENIE

Wg: http://pl.wikipedia.org/wiki/Konsultacja_spo%C5%82eczna – Konsultacja społeczna, to instytucja demokracji bezpośredniej (inne instytucje: referendum, inicjatywa ludowa, zgromadzenie ludowe). Polega na wyrażeniu przez członków zbiorowości opinii w przedstawionej sprawie. Tworzy się w ten sposób dwustronna relacja, powstająca z inicjatywy administracji państwowej.

Co to są konsultacje społeczne?

Wg: Onet.pl - <http://www.ngo.pl/x/340786> – Konsultacje społeczne to proces, w którym przedstawiciele władz (każdego szczebla: od lokalnych po centralne) przedstawiają obywatelom swoje plany dotyczące np. aktów prawnych (ich zmiany lub uchwalania nowych), inwestycji lub innych przedsięwzięć, które będą miały wpływ na życie codzienne i pracę obywateli. Konsultacje nie ograniczają się jednak tylko do przedstawienia tych planów, ale także do wysłuchania opinii na ich temat, ich modyfikowania i informowania o ostatecznej decyzji.

Konsultacje społeczne to sposób uzyskiwania opinii, stanowisk, propozycji itp. od instytucji i osób, których w pewien sposób dotkną, bezpośrednio lub pośrednio, skutki proponowanych przez administrację działań.

Podstawą do przeprowadzenia konsultacji społecznych **w rządzie** są przepisy ustaw o:

- działach administracji rządowej z 4 września 1997 roku
- Radzie Ministrów z 8 sierpnia 1996 roku
- związkach zawodowych z 23 maja 1991 roku
- organizacjach pracodawców z 23 maja 1991 roku

Wg: Onet.pl – <https://mac.gov.pl/konsultacje-spoeczne/> – Konsultacje społeczne służą tworzeniu lepszego prawa, jeśli są prowadzone według zasad akceptowanych przez uczestniczących w nich obywateli oraz przedstawicieli administracji rządowej. opierają się na wypracowanym z partnerami społecznymi Kodeksie Konsultacji.

Te siedem zasad to dobra wiara, powszechność, przejrzystość, responsywność, koordynacja, przewidywalność i poszanowanie interesu ogólnego. Siedem Zasad Konsultacji to część Kodeksu Konsultacji opracowanego przez ekspertów społecznych i przedstawicieli administracji podczas warsztatu Kongresu Wolności w Internecie, który prostym językiem opisuje najważniejsze reguły konsultacji i praktyczne wskazówki do ich stosowania.

Zgodnie z Kodeksem: „Celem konsultacji jest poprawa jakości decyzji i legislacji. Wysłuchanie racji różnych stron pozwala wcześniej wychwycić błędy i stworzyć bardziej wyważone rozwiązania. Decyzje mogą wtedy uwzględniać zróżnicowane potrzeby obywateli, grup, środowisk i instytucji społeczeństwa obywatelskiego. Konsultacje służą artykulacji i wymianie poglądów, a nie prowadzeniu sporów.”

Konsultacja społeczna powinna służyć wyrażeniu przez członków zbiorowości opinii w przedstawionej sprawie. Konsultacja społeczna jest instytucją, która w założeniu ma służyć uzyskaniu poparcia przez konsultujących obywateli dla przedkładanego Projektu. Po uwzględnieniu racji Stron – treści przedkładanego Projektu są korygowane dla uzyskania jak najlepszego efektu końcowego Projektu z korzyścią dla dobra ogólnego (czyli dla dobra jak największej rzeszy Obywateli).

Stosowanie konsultacji społecznych – za Rafałem

Zubkowiczem w numerze 1/2014 (str. 2) „LAS POLSKI” – dwutygodnika leśników i przyjaciół lasu, który ukazuje się od 1921 r. (WWW.laspolski.net.pl):

„Co chcielibyście na kolację”? – pyta przy obiedzie kierownik internatu w technikum leśnym. Ujęci demokratycznym respektowaniem gustów podniebienia, uczniowie zgłaszają propozycje.

– Po trzy jajka sadzone! Naleśniki z serem. Placki z kartofli – wołają przytomnie, świadomi, że to jednak nie Ritz, ale internat i homara nie będzie. Kierownik nadstawia ucha, dla utrwalenia w pamięci niektóre nazwy potraw powtarza i dziękuje za propozycje. A gdy przychodzi wieczór, na talerzach lądują kawałek kaszanki i marmolada.

A teraz podobne konsultacje w sprawie nowelizacji ustawy o lasach. Z tą różnicą, że ogłoszenie tych konsultacji, to 23 grudnia 2013 r.!

Gdy dochodzi do powstania projektu ustawy, ten, poza jednym elementem, w niczym nie przypomina konsultowanych założeń. Prawda, że podobnie jak w internacie? Minister/kierownik konsultuje przepisy/menu, a potem i tak pisze/gotuje po swojemu. Obaj mogą odhaczyć fasadowe konsultacje społeczne.

NOWE ZNACZENIE

Konsultacja społeczna – to instytucja demokracji bezpośredniej. Polega na wyrażeniu przez członków zbiorowości opinii w przedstawionej sprawie. Ponieważ w odróżnieniu od referendum wyniki konsultacji nie są wiążące dla organów władzy publicznej – Konsultacja społeczna jest instytucją, która w obecnej praktyce stosowania, ma służyć uzyskaniu pozorów dyskusji nad Projektem. Ogłoszony do realizacji projekt odbiega znacznie od wersji ogłoszonej do konsultacji. Albo – nie skorygowany projekt przeprowadza się jak najszybciej, w kształcie napisanym w wersji pierwotnej, by nikt nie zdążył go skonsultować. Wszystko po to, by osiągnąć jak najszybciej założony przez autorów przedsięwzięcia – efekt.

Przecież – jak podaje w/w Wikipedia – „w odróżnieniu od referendum wyniki konsultacji nie są wiążące dla organów władzy publicznej”. A w ogóle – jak podsumowuje swój artykuł Rafał Zubkowicz - „czy w konsultacjach społecznych ktoś napisał, że jest przeciw?”.

*O czym oznajmia
Kapitan „Nemo”*

Korespondencję prosimy kierować na adres:
H/P Nadbor, Górny awanport śluży Szczytniki, 50-370 Wrocław, Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@fomt.pl; <http://www.fomt.pl>. „Bractwo Mokrego Pokładu”
Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek, Wojciech Sledziński
Mecenasi Biuletynu: Kujawska Fabryka Maszyn Rolniczych KRUKOWIAK,
Mosty Wrocław, Gdańskie Melioracje Sp. z o.o., Żegluga Bydgoska