

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn Nr 157-158

Rok XIV Wrzesień-Październik 2016 r.

Lubecki ex. Poljak, Zimsen, Lubecki Karl Blumwe, Warmia

Na wrocławskiej pochylni stocznia Malbo od kilku miesięcy prowadzi odbudowę holownika Lubecki, ostatniego bocznokołowego holownika pływającego po Wiśle. Po wycofaniu statku z eksploatacji w 1972 roku przekazano go Klubowi Sportowemu „Stal”, działającemu przy Fabryce Samochodów Osobowych na Żeraniu w Warszawie. Teraz, cumowany na przystani klubowej w Wierzbicy k/Serocka na Zalewie Zegrzyńskim. miał już służyć życiu towarzyskiemu Klubu. By sprostać nowym potrzebom podjęto prace adaptacyjno-remontowe w efekcie których jednostka straciła silnik, który wymontowano by zyskać powierzchnie służące już nowym zadaniom, straciła też boczne koła napędowe oraz tambory, na rufowej nadbudówce wzniesiono zaś obszerną kajutę, która zdeformowała architekturę jed-

nostki, ale mieściła się w utylitarnym programie eksploatacji jednostki w nowej roli. W Wierzbicy zaniedbano prowadzenia bieżących prac konserwacyjnych jednostki. W efekcie jej stan pogorszył się tak dalece, że nie zdecydowano się na konieczny już remont. Miast tego postanowiono osadzić holownik na lądzie, by uniknąć kosztów i kłopotów związanych ze sprostaniem normom technicznym niezbędnych dla przedłużenia jego rejestracji w Polskim Rejestrze Statków.

Gdy w lipcu 2001 właścicielem jednostki stał się Yacht Club Marina należący do warszawskiej spółki PHZ „Vipol” statek nadal pełnił funkcję pomieszczeń klubowych. W nadbudowanej sali na rufie urządzono salę restauracyjną, a w dawnej maszynowni pomieszczenie z bufetem i kominkiem.



Lubecki ex. Warmia osadzony na lądzie w marinie Yacht Clubu, na Zalewie Zegrzyńskim

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



Wrak Lubeckiego ex. Warmia na pochylni stoczni w Bydgoszczy

Kolejnym właścicielem wraku holownika statku stała się Hydrobudowa Włocławek SA, która użyczyła go Towarzystwu Miłośników Włocławka. W październiku 2005 r. statek sprowadzono do Włocławka, a w listopadzie podjęto jego remont w bydgoskiej, Stoczni Rzecznej, w intencji przywrócenie mu kształtu, bliskiego pierwotnemu. Zamierzano prowadzić nim rejsy pasażerskie po Wiśle, urządzić na nim pływające muzeum, ale plany te spaliły na panewce gdy władze miejskie Włocławka odmówiły partycypacji w kosztach remontu statku. W 2009 roku włocławska spółka podarowała go miastu stołecznemu Warszawie.

Władze Warszawy od kilku już lat zabiegały o pozyskanie statku o historycznym rodowodzie, którego przysposobienie do roli statku pasażerskiego, zdolnego do żeglugi liniowej, od Warszawy do Płocka, Włocławka, a nawet do Gdańska, czy w górę rzeki do Kazimierza, Sandomierza i Krakowa łączyły z podjętym programem rewitalizacji bulwarów nadwiślańskich i szerokiego otwarcia się Warszawy na Wisłę.

Lubecki potraktowany został w kategoriach „jaja Kolumba”. Nieważne przy tym było, że to wrak, bowiem za wrakiem tym ciągnęła się całkiem bogata i interesująca historia. Ona też

wrak waloryzuje, przesądzając o jego awansie do dobra kultury – zabytku techniki, świadka dni chwały żeglugi wiślanej.

Poljak/Поляк bo takie miano pierwotnie uzyskał, powstał w 1911 roku w stoczni braci Nobel w Sankt Petersburgu, w serii trzech holowników (Madiar i Mazur), których budowę zleciło Szwedzkie Towarzystwo Przemysłu Naftowego braci Emanuela i Ludwika Nobel. W Petersburgu wykonano elementy konstrukcyjne kadłuba i nadbudówek pokładowych, które kolejną dostarczono do „Fabryki Statków Spławnych i Tartaku Parowego” Aleksandra Paruszewskiego we Włocławku, w której jednostkę zmontowano i zwodowano, wyposażając ją w naftowy niskoprężny silnik spalinowy o mocy 250 KM, napędzający boczne koła napędowe. Zauważmy przy tym, że jeszcze w połowie lat dwudziestych XX wieku holowniki serii, która od pierwszego zwodowanego zyskała miano Madziar, a zwane też były „nafciakami”, były jedynymi na Wiśle dysponującymi napędem spalinowym. Holownik motorowy Poljak różnił się od prototypu węższym kadłubem i kołami oraz kominem, którego Madziar nie posiadał. Od 1912 roku służył do holowania barek bunkierów o ładowności 245 ton z naftą i ropą na trasie Warszawa - Gdańsk - Warszawa, docierał też do Krakowa. W jego długiej historii zdarzały się także transporty węgla, kamieni, żywności czy zwierząt. Holownik wielokrotnie zmieniał nazwy. W czasie I wojny światowej, przejęty w 1915 przez Niemców, otrzymał miano Zimsen, w 1919, gdy armatorem została Polska Żegluga Państwowa, nazwę zmieniono na Lubecki. W czasie II wojny światowej pływał jako Karl Blumwe, od 1947 przywrócono mu miano Lubecki, a gdy w 1956 armatorem stała się Warszawska Żegluga na Wiśle nazwę jednostki zmieniono na Warmia, by współcześnie powrócić do nazwy Lubecki.

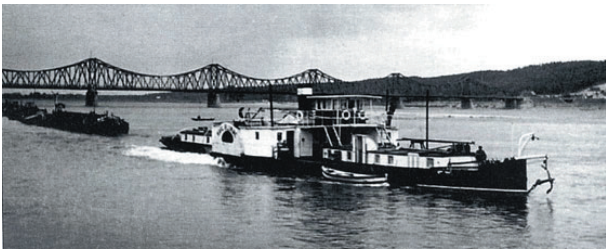
Statek przetrwał na Wiśle trzy wojny - pierwszą światową, polsko-sowiecką i drugą światową, był ostrzeliwany, zatapiały, wydobywany z



Opracowane na podstawie szkicu Waldemara Danielewicz

Rys. Ryszard Łakomski

Schemat holownika Lubecki ex. Warmia, oprac. Waldemar Danielewicz



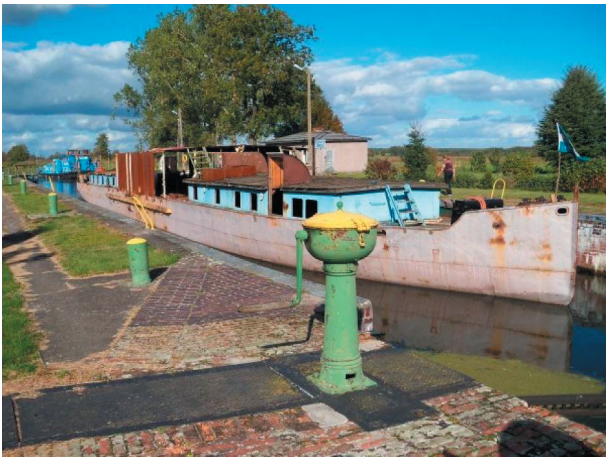
Holownik na Wiśle w latach 60. XX w.

nurtu Wisły, remontowany i przebudowywany. Wielokrotnie zmieniał banderę i armatorów.

„Poliak” jako jednostka przeznaczona do żeglugi śródlądowej otrzymał stalowy płaskodenny kadłub o konstrukcji nitowanej oraz bocznokołowy napęd. Na pokładzie wzniesiono trzy nadbudówki: dziobową, na śródokręciu i rufową. Nadbudówka dziobowa mieściła siedem kabin, zajmowanych przez kapitana i głównego mechanika. W nadbudówce śródokręcia, urządzono maszynownię oraz pomieszczenia gospodarcze. Na obu burtach śródokręcia zamontowano tambory, w osłonie których osadzono koła napędowe systemu Morgana, wyposażone w ruchome łopatki. Przestrzeń w bezpośrednim sąsiedztwie tamborów wykorzystano na pomieszczenie kuchenne oraz łazienkę i toaletę. Na górnym pokładzie nadbudówki znajdowała się niewielka sterówka, a tuż za nią komin odprowadzający spaliny silnika. W nadbudówce na pokładzie rufowym usytuowano kabiny pozostałych członków załogi. W sumie załoga statku składała się z około 11-12 osób. W jej skład wchodził: kapitan, sternik, główny mechanik, pomocnik mechanika, smarownik, I bosman, II bosman oraz od 4 do 5 marynarzy. Nieetatowymi marynarzami na pokładzie holownika byli uczniowie Technikum Żeglugi Śródlądowej z Wrocławia, którzy na „Warmii” odbywali swoje praktyki. W ich trakcie dochodziło czasami do zabawnych sytuacji. Etatowa załoga by podkreślić swoją przewagę nad praktykantami wydawała im dziwne polecenia, np. ostrzenie kotwicy pilnikiem czy też wybieranie wody ze zbiornika wody pozaburtowej, do którego stale ona napływała.

W 1958 roku w stoczni płockiej przeprowadzono remont kapitalny statku. Przebudowano m.in. wnętrza nadbudówek. W dziobowej nadbudówce - składającej się dotychczas z siedmiu kabin i korytarza - znalazła się mesa oraz kajuty kapitana (prawa burta) i głównego mechanika (lewa burta). Wejścia do obu kabin wykonano w nadbudówce od strony maszynowni. Z istniejących na prawej burcie dwóch zejściówek, zlikwidowano tę, która prowadziła do kabiny kapitana, a zachowano mniejszą, wiodącą do mesy. W maszynowni mieszczącej się na śródokręciu, zastąpiono stary silnik naftowy Nobla, nowym wyprodukowanym w 1958 roku 6-cylindrowym dieslem produkcji firmy Maschinenbau Halberstadt, typu R6DV 136, o mocy 300 KM. Stary silnik przekazano warszawskiemu Muzeum Techniki NOT. Wraz ze zmianą silnika wymieniono stary komin, zastępując go znacznie mniejszym, dostosowanym do potrzeb nowej jednostki napędowej. Wymianie uległo również oświetlenie holownika. Stosowane dotychczas lampy naftowe zastąpiono elektrycznymi, które podłączono do zainstalowanego agregatu prądotwórczego. Była to wytwornica spalinowa, umieszczona w rogu maszynowni, pracująca niezależnie od silnika głównego. Na pokładzie jednostki zainstalowano trzy kabestany. Największy z nich znajdował się na dziobie i służył do wyciągania kotwicy spoczywającej na bukszprycie. Dwa pozostałe zostały zainstalowane po obu burtach statku. Zastąpiły one bumsztaki stosowane dotąd przy wejściu na mieliznę.

Holownik pomalowano według zasad ogólnie obowiązujących jednostki śródlądowe. Część podwodną kadłuba pokryto kolorem siwym, a



Lubecki ex. Warmia w rejsie do Wrocławia

linię wodną czerwonym. Burty oraz dziobową i rufową nadbudówkę pomalowano na siwo, dziobnicę z bukszprytem, sterówkę, tambory i nadbudówkę na śródokręciu - na biało, zaś komin pokryto kolorem czarnym. Dodatkowo na kominie, na białym pasie wykonano znak armatora, a na obu tamborach czarną farbą nazwę jednostki. Białym kolorem pomalowano maszt za sterówką, kotwicę oraz żurawik łodziowy.

Budowa stopnia wodnego na Wiśle we Włocławku wymusiła kolejną przebudowę holownika. Śluzą na włocławskiej tamie o szerokości 12 metrów okazała się zbyt wąska dla „Warmii” mierzącej 12,21 metra szerokości. W związku z tym w 1969 roku przeprowadzono remont, dzięki któremu zwężono statek do 11,5 metra szerokości.

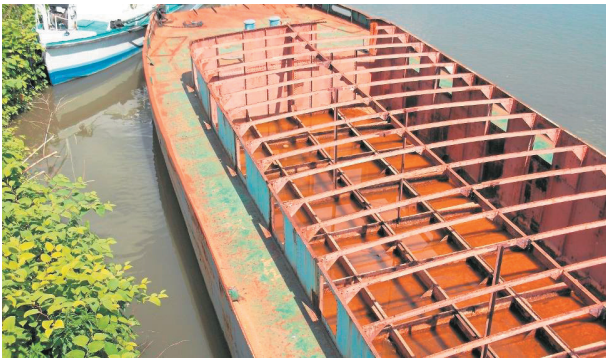
Gdy miasto Warszawa przejmowało w 2009 r. wrak holownika zakładano, że odbudowany zostanie do roku 2011, później mówiono o roku 2013, 2016, ale wszystko wskazuje, że nie spłynie na wodę przed rokiem 2020. Do roku 2010 wypracowano procedurę jego odbudowy w trybie partnerstwa publiczno-prywatnego, w 2012 wyłoniono partnera – wrocławską Żeglugę Pasażerską Rafała Hordejuka. Na mocy stosownej umowy wzięła ona na siebie koszt odbudowy holownika (ok. 6 milionów złotych). W zamian przez 15 lat ma zarabiać na organizowaniu rejsów statku, którego portem stanie się Warszawa, a następnie przejmie statek na własność. Przez kilka lat statek tkwił w stoczni wrocławskiej, opracowywano dokumentację jego odbudowy, zakres i technologie przebudowy z holownika na statek pasażerski, ślimaczyły się uzgodnienia z Polskim Rejestrem Statków, pod którego dozorem w końcu, w roku 2016, prace podjęto.

Trzeba tutaj zauważyć, że Wrocław od wielu lat zajmuje znakomite miejsce na liście polskich

ośrodków, w których podjęto efektywną odbudowę i ochronę zabytkowych śródlądowych jednostek pływających. Pierwszeństwo należy się tutaj holownikowi Nadbor (1949), jedynemu statkowi parowemu utrzymanemu w Polsce z kompletnie wyposażoną kotłownią, maszynownią z jej sercem – maszyną parową typu compound o mocy 250 KM, wyposażeniem pokładowym właściwym dla holownika rzeczno-jeziornego. Od 1998 r. uratowany przez Biuro Studiów i Dokumentacji Zabytków Techniki S. Januszewski i Fundację Otwartego Muzeum Techniki pełni rolę statku – muzeum, statku - szkoły, statku – laboratorium. Funkcje te dopełnia od 2001 roku jedyny z utrzymanych w Polsce śródlądowych dźwigów pływających – DP Wróblin (1939). W 2003 Fundacja nabyła barkę berlińską (1936), która po odbudowie w latach 2014-2015 odzyskała imię Irena i podjęła służbę jako Centrum Kultury Odrzańskiej Muzeum Odry FOMT. Od 2012 w roli muzeum na wodzie służy unikatowy na polskich wodach tjalk „Złota Kaczka” ex. Die drei Gebrüder powstały w Holandii w 1903 r., odbudowany przez wrocławskich harcerzy. We Wrocławiu oczekuje też lepszego losu zestaw (kontener + pchacz Bizon) Westerplatte II, powstały w 1975 jako statek szkolny wrocławskiego Technikum Żeglugi Śródlądowej. Śladem stolicy żeglugi śródlądowej Polski poszła również Bydgoszcz odbudowując w 2013 r. bliźniaczą Irenie barkę Lemara, przypisując jej rolę muzeum na wodzie, galerii sztuki i sceny służącej inscenizacjom teatralnym, a przede wszystkim koncertom dla widowni zgromadzonej na Rybim Targu nad Brdą.

Lubecki sławicę będzie kunszt wrocławskich stoczniovców nad Wisłą. Po przebudowie będzie miał długość 49,88 m, szerokość z tamborami (osłonami kół łopatkowych) - 11,3 m i zanurzenie - 0,64 m. Zwężenie statku o metr powodowane będzie zmniejszeniem średnicy bocznych kół i osłaniających je tamborów. Szerokość samego kadłuba (6,45 m) nie zmieni się. Jednostka zostanie wyposażona w nowe silniki diesla, w całości zyska również nowe poszycie kadłuba, a nowy program użytkowy dawnego holownika spowoduje zmianę planu wnętrza nadbudówek i ich wyposażenia, podobnie pokładu.

008-010. Statek ma osiągać prędkość około 13 km/godz., liczyć 250 miejsc pasażerskich i 5 osób załogi. Na rufowym pokładzie słonecznym będzie 60 miejsc dla pasażerów, a na dziobowym - 46. Na górnym pokładzie środkowym, za rozbieralną nadbudówką sterówki, ma być rozkładanych 36 leżaków. Na pokładzie głów-



Lubecki na pochylni wrocławskiej stoczni Malbo



nym, w długiej nadbudówce, rozlokowane będą rufowy salon pasażerski dla 60 osób i dziobowy - dla 46.

Tak oto zabytek ożyje, w nowej co prawda roli, ale pod tradycyjną nazwą. Powróci na rzekę, która była osnową jego losów. Przypomni o przeszłości żeglugi wiślanej, upomni się o potrzebę regulacji Wisły, tak by możliwa była rewitalizacja drogi wodnej i przyjaznego środowiska transportu.

Stanisław Januszewski

Europejskie Dni Dziedzictwa 2016 - Niegów

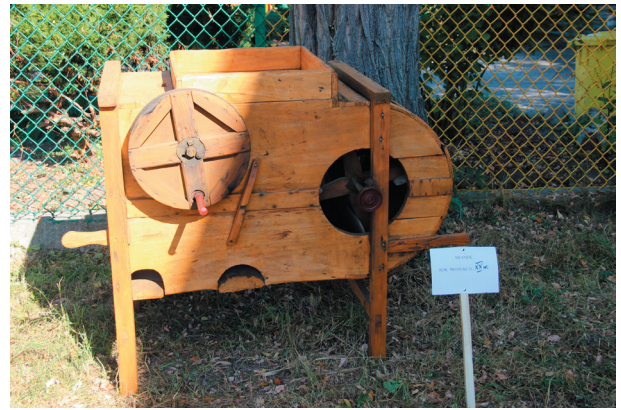
W dniach 17-18 września 2016 r. odbyły się już po raz czwarty organizowane przez Stowarzyszenie „Bractwo Zabrodzkie”, Wójta Gminy Zabrodzie, Stowarzyszenie Pepisko w Wyszkowie, Fundację Otwartego Muzeum Techniki, Firmę Taxus oraz Muzeum Techniki Rolniczej i Gospodarstwa Wiejskiego w Redeczu Krukowym obchody Europejskich Dni Dziedzictwa. Spotkania miały miejsce jak co roku w zabytkowym młynie „Nowość” w Niegowie.

Poza zwiedzaniem starego młyna, można było obejrzeć na pierwszym piętrze wystawę fotografii pt. „Kapliczki i krzyże przydrożne”, którą przygotowała Adriana Redlicka, dokumentując te osobliwe obiekty zlokalizowane na terenie gminy Zabrodzie. Drugie piętro młyna udostępniono ks. Januszowi Grygierowi, który przygotował dla zwiedzających kilka makiet przedstawiających miniaturowy świat kolei w różnych scenkach rodzajowych oraz interesującą kolekcję kart pocztowych i serie znaczków związanych z kolejnictwem.

Pogoda była jak na zamówienie, w związku z tym zorganizowano wystawę plenerową, na której pokazano zabytki techniki – ciągniki,

motocykle, auta, maszyny i narzędzia rolnicze. Wystawa cieszyła się sporym zainteresowaniem, gdyż można było przejechać się zabytkowymi samochodami, motocyklami, jak również bryczką, którą ciągnął stary ciągnik URSUS C-328, kierowany przez Jana Ślendaka, miłośnika starej motoryzacji, członka „Bractwa Zabrodzkiego”. Ciekawie również zapowiadał się pokaz modeli zdalnie sterowanych, wieloletniego modelarza Zdzisława Sarnackiego. Niestety z powodu silnego wiatru, samoloty o rozpiętości skrzydeł do 150 cm uruchomiono tylko na uwięzi. Sporą sensację wywołał model zdalnie sterowanego samochodu sportowego, który slalomem jeździł pomiędzy zwiedzającymi.

Nie zapomniano w tych dniach o najmłodszych, dla których stajnia Taxus przygotowała przejażdżki na koniach i kucyku oraz własne stoisko z wystawą kontuszy i siodeł. Przez dzieci oblegany był pomalowany wóz z sianem, które doskonale nadawało się do zabawy. Warsztaty plastyczne i wykonywanie kwiatów z bibuły prowadziły Wiesława Gradek i Barbara Redlicka. W czasie imprezy czas umilała nastrojowa muzyka, którą przygotował DJ Marcel.



W sobotni wieczór odbył się pokaz kina plenerowego. Można było obejrzeć dwa filmy. Pierwszy, przyrodniczy, skierowany był do młodszej widowni, a drugi dokumentalny pt. „Zapora” –pokazywał losy żołnierza wyklętego mjr Hieronima Dekutowskiego.

W sobotę i niedzielę goście byli częstowani bułeczkami oraz kawą zbożową w wersji słodzonej i bez cukru, którą przygotowała Urszula Borkowska. W niedzielne popołudnie Bractwo Zabrodzkie wszystkich obecnych częstowało gorącą kielbasą z wody i rozdało podziękowania dla osób wystawiających zabytki techniki oraz

przygotowujących wystawy i pokazy. Rozdano też podziękowania i nagrody książkowe dla osób, które udzielały się przy pracach w młynie. Otrzymali je: Sebastian Mędrzycki, Jan Getka z Dąbrówki, Jan Getka z Zabrodzia, Dominik Getka, Andrzej Kurowski, Jan Ślenda, Beata Kornatka, Arkadiusz Redlicki, Andrzej Krzeczowski, Tadeusz Michalik.

Na zakończenie EDD 2016 wszystkich zebranych do wspólnej zabawy plenerowej zachęcał DJ Marcel. Przez dwa tygodnie wystawy w młynie będą dostępne dla szkół. Szacuje się, że młyn odwiedziło ok. 300 osób.

Arkadiusz Redlicki

XIII MWAP 2016

Pierwsza sesja XIII Międzynarodowego Warsztatu Archeologii Przemysłowej prowadzona była 27 września 2016 r. w Domu Technika w Świdnicy. Jej organizatorami była Fundacja Otwartego Muzeum Techniki i tradycyjnie już Świdnicka Rada Federacji SNT NOT.

Materiały konferencyjne opublikowano w XII tomie „Techniki w dziejach cywilizacji”. Wydawnictwo to zyskało wsparcie m.in. ze strony Beaty Moskal - Ślaniewskiej - Prezydent m. Świdnica, Przewodniczący Oddziału Wałbrzyskiego SIMP, Prezesa Melioracji Gdańskich,

Henryka Mynarskiego - właściciela Jeżowskich Zakładów Szybowcowych w Jeżowie Sudeckim, Leona Pleśniaka – właściciela firmy Lemet w Branicach, Andrzeja Sajnagi – diamentowego inżyniera NOT za 2016 r., prezesa firmy Asmet Sp. z o.o. Sp.K., Bogdana Makarskiego – prezesa Przedsiębiorstwa Budowlanego ABM Sp. z o.o., Henryka Krzywdy – prezesa Elektroplast Opatówek, Ekojar Krzysztofa Jarzębowski.

Wystąpieniom autorów referatów przysłużyli się uczniowie szkół średnich Świdnicy, II i III Liceum Ogólnokształcącego oraz zespołu



Szkół Budowlano-Elektrycznych. Przybyło ich łącznie ok. 130.

Sesję prowadził Stanisław Januszewski, który też mówił o mostach linii kolejowych Gór Sovich i o elektrowniach wodnych Podsudecia, ilustrując swe wystąpienia filmami, z końcem lat 90. XX w. zrealizowanymi przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki z udziałem Telewizji Polskiej. Ryszard Majewicz podjął zapoznaną problematykę infrastruktury technicznej gospodarki leśnej, zabytków techniki w lasach dolnośląskich pozostających i w wielu przypadkach nadal pełniących swe funkcje, jak budowle wodne służące celom przeciwpożarowym, ochronie środowiska, przemysłowi, spławowi drewna górskimi potokami etc. Piotr Pluskowski



przybliżył wkład techników Cieszyna i okolic w rozwój motoryzacji, poczynając od Jana Bożka, w 1815 r. twórcy pierwszego samochodu na kontynencie europejskim po całkiem współczesny samochód terenowy Wilk. Wojciech Preidl mówił o tunelach kolejowych Dolnego Śląska, wielokrotnie odwołując ku europejskiej tradycji budownictwa podziemnego i znakomicie wykład swój ilustrując.

Sesję zakończono o godzinie 13/00, po czym autorzy referatów odwiedzili Muzeum Broni i Militariów w Witoszowie Dolnym, stworzone pasją Stanisława Gabryśia, muzeum znakomite bogatą kolekcją, ze wszech miar zasługujące na uwagę.

Na kolejnej sesji spotkamy się 21 października we Wrocławiu, na pokładzie zabytkowej barki „Irena”, pochodzącej z 1936 r. Po odbudowie w latach 2014-2016 i wyposażeniu w systemy wystawiennicze i aparaturę multimedialną, co zawdzięczamy szczodrym dotacjom Gminy Wrocław i Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, barka od marca 2016 r. pełni rolę centrum oświatowo-edukacyjnego Muzeum Odry FOMT, Centrum Kultury Odrzańskiej, które też zaproszeniem na sesję październikową chcielibyśmy szerzej wypromować. Jej program i warunki uczestnictwa publikujemy na stronie www.fomt.pl.

Stanisław Januszewski

Każdy ma swoją rocznicę

Od jakiegoś już czasu trwa dyskusja nad datą świętowania rocznicy powstania powojennej żeglugi odrzańskiej i zarazem powstania pierwszej firmy uprawiającej żeglugę na Odrze (z racji pozycji monopolistycznej odrzańskiego armatora oba przypadki są z sobą zbieżne). Prawnym spadkobiercą tradycji firmy P.P. Żegluga na

Odrze jest dzisiejsza firma O.T Logistics, która w poprzednim swym wcieleniu jako Odratrans S.A w roku 2006. hucznie świętowała 60 rocznicę powstania firmy, a w roku bieżącym już jako O.T. Logistics będzie fetować kolejną okrągłą rocznicę swego istnienia. Nie jestem do końca przekonany, czy zgodne z chronologią jest przy-



pisywania do swojego „życiorysu” dziesiątek lat odradzania się i budowania prawie od podstaw podwalin żeglugowego potentata, który poprzez lata przeobrażeń przybrał ostatecznie nazwę P.P. Żegluga na Odrze, a zapoczątkował ją Komisarjat Żeglugi na Odrze. Bo przecież pomimo z lekka bolszewickiego zabarwienia nazwy Komisarjat, to właśnie on zapoczątkował pierwszy historyczny już transport polskiego węgla polską Odrzańską Drogą Wodną, najpierw do Wrocławia, a później do Szczecina i Poznania, statkami pod polską flagą czym dał początek istnienia żeglugi odrzańskiej w powojennej Polsce

Przedstawiam pokrótce kalendarium przekształceń własnościowych i strukturalnych które w moim mniemaniu są prawidłową ścieżką rocznicowego świętowania powstania odrzańskiego armatora :

14 lipca 1945 r powołany został Komisarjat Żeglugi na Odrze z siedzibą w Koźlu,

11 maja 1946 r. powołano spółkę z o.o. Polska Żegluga na Odrze z siedzibą we Wrocławiu,

1 stycznia 1948 roku utworzono Państwową Żeglugę na Odrze z siedzibą we Wrocławiu,

1.stycznia.1950 roku utworzono Państwową Żeglugę Śródlądową z siedzibą we Wrocławiu,

1 października 1951 r. dokonano podziału Państwowej Żeglugi Śródlądowej w wyniku czego powstała P.P. Żegluga na Odrze z siedzibą we Wrocławiu.

W 1992 roku P.P. Żegluga na Odrze zostało przekształcone w jednoosobową spółkę skarbu państwa – Odratrans S.A.

W 2009 roku podjęto plan zmiany nazwy na O.T. Logistics

Wynika z tego jednoznacznie, że właśnie w roku 2015 przypadała okrągła 70 rocznica powstania żeglugi odrzańskiej, jakby się ona w tym czasie nie nazywała i nie wiem dlaczego O.T. Logistics przyjęło powstanie Polskiej Żeglugi na Odrze jako początek swojego rodowodu na rok 1946 - czyżby Komisarjat Żeglugi na Odrze był niegodzien wpisu do rocznicowego życiorysu?

A tymczasem pod koniec maja br. została zarejestrowana firma transportowa która jako swoje logo przyjęła nazwę Żegluga na Odrze z siedzibą w Stepnicy. Jest to mocny dyshonor dla spadkobierców dawnej P.P. Żegluga na Odrze, której były już prezes zarządu przyjął kolejną zmianę loga firmy z przesłaniem „Z Odrą w nazwie nie budzimy zaufania”.

Kadra jak i właściciel nowej Żeglugi na





Odrze wywodzą się wyłącznie z byłych pracowników P.P. Żegluga na Odrze. Jednostkom pływającym systematycznie przywracane są barwy i nazwy, takie jakie były stosowane na tych obiektach w czasach P.P. Ż.n.O. Być może nowa Żegluga na Odrze przyjmie do korzeni swego „żeglugowego drzewa genealogicznego” jako symboliczny początek rodowodu moment powołania Komisariatu Żegluga na Odrze?

Janusz Fąfara

Rajd rowerzystów

W dniu 04 września 2016 r. o godz. 11.30 młyn „Nowość” w Niegowie odwiedziło ok. 100 rowerzystów, uczestników rajdu „Wrzosowiska 2016”. Brali w nim udział mieszkańcy powiatu wyszkowskiego. Wszystkich zainteresowanych

po zabytkowym obiekcie oprowadzał Arkadiusz Redlicki z Bractwa Zabrodzkiego. Miłym zaskoczeniem dla gości był poczęstunek kawą zbożową przygotowaną przez Urszulę Borkowską.



IX Bieg Norwidowski

W dniu 25 września 2016 r. Stowarzyszenie „Bractwo Zabrodzkie” zorganizowało IX Bieg Norwidowski. Rozgrywany był między miejsc-

wościami Głuchy i Dębinkami, których historia związana jest z C. K. Norwidem. Trasa biegu była podzielona na pięć odcinków dostosowa-





BRACTWO
ZABRODZKIE



zapraszają na:

IX BIEG NORWIDOWSKI

pod honorowym patronatem Wójta Gminy Zabrodzie



TRASA: Głuchy - Dębinki (długość całej trasy wynosi 5000m)

25 września 2016

Szkoła Podstawowa im. C. K. Norwida w Dębinkach - godz. 13.00

- kategoria I (dzieci w wieku 3-6 lat) - 200m, start godz. 13:00,
- kategoria II (dzieci w wieku 7-9 lat) - 500m, start godz. 13:10,
- kategoria III (dzieci w wieku 10-12 lat) - 1000m, start godz. 13:20,
- kategoria IV (młodzież w wieku 13-16 lat) - 2000m, start godz. 13:30,

Rodzice lub opiekunowie
dzieci do 18 roku życia
składają zgodę
na ich udział w biegu.

Dworek Norwida w Głuchach - godz. 13.00

- kategoria V (młodzież w wieku 17+ i dorośli) - 4500m, start godz. 13:40.

Zapisy na bieg proszę składać do dnia **23 września br. do godz. 15.00** na adres **e-mail: gok@zabrodzie.pl**

Zawodnicy zobowiązani są do rejestracji na miejscu startu w swojej kategorii najpóźniej 15 min. przed startem.
Szczegółowe zasady biegu norwidowskiego określa Regulamin IX Biegu Norwidowskiego zamieszczony na stronie bractwa.

Patron medialny:

WYSZKOWIAK

Projekt dofinansowano ze środków powiatu wyszkowskiego.

nych do pięciu kategorii wiekowych uczestników. Dla najmłodszych biegaczy (3-6 lat) przygotowano odcinek 200 m, a dla dorosłych (17 lat i więcej) odcinek 4500 m. Do biegu zgłosiło się 140 osób. Pierwsze miejsce wśród dorosłych na trasie o długości 4500 m zajął Kamil Gajewski z czasem 15:45:20. Po biegu biegacze otrzymali posiłek regeneracyjny (napój i baton). Potem zaproszono wszystkich w okolice podium, gdzie zostały przyznane nagrody za pierwsze trzy

miejsca, we pięciu kategoriach, oddzielnie dla dziewcząt i chłopców. W sumie przygotowano 30 nagród, które w tym roku dofinansowano ze środków powiatu wyszkowskiego i Wójta Gminy Zabrodzie, który był patronem honorowym imprezy.

Po ceremonii wręczenia nagród wszystkim zaproszono na ciepły poczęstunek, który serwowały panie z Koła Gospodyń Wiejskich.

Arkadiusz Redlicki

Międzynarodowa komisja odrzańska

29 czerwca br. w ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGMiŻŚ) miało miejsce robocze spotkanie polsko-czeskie Dunaj-Odra-Łaba, w którym uczestniczyli m.in. przedstawiciele MGMTiŻŚ. Ze strony czeskiej skład grupy roboczej stanowili przedstawiciele Ministerstwa Transportu, rolnictwa dyrekcji dróg wodnych oraz przedstawiciel prezydenta Republiki Czeskiej. Obecny był także przedstawiciel resortu transportu Słowacji. Rozmowy dotyczyły m.in. powołania Komisji Odrzańskiej na wzór Komisji Reńskiej.

Ważnym problemem zarządzania Odrzańską Drogą Wodną jest jej położenie. Zlewnia i rzeka leżą na terenie trzech państw UE. Takie położenie może być dla Odry ogromną szansą zarówno pod kątem sprawnego zarządzania jak i finansowania inwestycji wodnych. W związku z tym, że Polska jest administratorem największej części zlewni, powinna być inicjatorem powołania międzynarodowego organu składającego się z reprezentantów przynajmniej państw nadbrzeżnych. Organ ten mógłby przyjąć formę trójstronnej polsko-czesko-niemieckiej komisji międzynarodowej, która ustalałaby zasady modernizacji, utrzymania i korzystania z rzeki państw zainteresowanych.

Tworzenie międzynarodowych gremiów zarządzających rzekami międzynarodowymi nie jest niczym nowym zarówno obecnie jak i w przeszłości. Można nawet stwierdzić, że obecnie rzeczne komisje wyznaczają międzynarodowe standardy żeglugi. *Tworzone są na rzekach, które przebiegają, bądź graniczą z kilkoma państwami i do ich zarządzania potrzebna jest koordynacja działań tych państw. Międzynarodowe komisje rzeczne powstają w wyniku podpisania umowy międzynarodowej, w której spisane są warunki korzystania i utrzymania rzeki. Tworzą normy prawne na rzekach, na których zostały powołane do istnienia. Komisje i Unia Europejska są równorzędnymi podmiotami prawa międzynarodowego. Między komisjami rzeczonymi, a UE istnieje współpraca, której celem jest wypracowanie wspólnych standardów postępowania. Największy wpływ na standardy żeglugi śródlądowej w Unii Europejskiej posiada Centralna Komisja Żeglugi na Renie. W Europie istnieją cztery międzynarodowe komisje rzeczne na: Dunaju, Mozeli, Sawie i Renie.*

Komisja Dunaju jest międzynarodową organizację ustanowioną przez Konwencję o żegludze na Dunaju podpisaną w Belgradzie w dniu 18 sierpnia 1948. Główne cele działalności Komisji

to zapewnienie i rozwój swobodnej żeglugi na Dunaju. Państwami członkowskimi są: Republika Austrii, Republika Bułgarii, Węgier, Republika Federalna Niemiec, Republika Mołdawi, Federacja Rosyjska, Rumunia, Republika Serbii, Słowacji, Ukrainy i Republika Chorwacji. Od 1954 roku Komisja ma siedzibę w Budapeszcie.

Komisja Mozeli to międzynarodowa organizacja z siedzibą w Trewirze. Traktat o regulacji Mozeli został podpisany w 1956 roku między: Republiką Federalną Niemiec, Francją i Wielkiego Księstwa Luksemburga. Celami Komisji jest utrzymywanie Mozeli w najlepszej kondycji żeglugowej, troska o bezpieczeństwo żeglugi oraz promowanie Mozeli jako drogi wodnej. Podobnie jak inne komisje rzeczne Komisja Mozeli współpracuje z innymi instytucjami i organizacjami międzynarodowymi w ramach żeglugi śródlądowej.

Komisja Sawy powstała po rozpadzie Socjalistycznej Federacyjnej Republiki Jugosławii. Inicjatorami współpracy były cztery państwa dorzecza Sawy: Bośnia i Hercegowina, Federalna Republika Jugosławii, Republika Chorwacji i Słowenii. List Intencyjny dotyczący rozpoczęcia współpracy został podpisany w Sarajewie w dniu 29 listopada 2001 roku. W kolejnych latach strony ratyfikowały umowę, która weszła w życie w dniu 29 grudnia 2004. Celami umowy jest rozwój żeglugi śródlądowej i gospodarczego wykorzystania wód.

Centralna Komisja Żeglugi na Renie powstała na Kongresie Wiedeńskim (1815). W dokumencie końcowym Kongresu Wiedeńskiego zapisano o potrzebie stworzenia Centralnej Komisje. Jej członkami zostali przedstawiciele państw położonych nad Renem. Traktat wersalski z 28 czerwca 1919 roku przeprowadziła zmiany w Komisja i przeniósł siedzibę do Strasburga. Obecnie Centralna Komisja tworzy pięć państw członkowskich: Niemiec, Belgii, Francji, Holandii i Szwajcarii. Centralna Komisja wspiera integrację europejską. Długoletnie doświadczenia Centralnej Komisji w prowadzeniu transportu rzeczno są przedstawiane do akceptacji i wprowadzania w całej Unii Europejskiej. Zacieśnia się współpraca Komisji i UE. Centralna Komisja współpracuje także z Europejską Komisją Gospodarczą ONZ i uczestniczy w pracach grup zajmujących się żegluga śródlądową. Jej ustalenia są wyznacznikiem żeglugi nie tylko w UE ale także w Europie.

Podobnie jak Komisja Reńska równie długie tradycje posiada międzynarodowa komisja Odry.

Napoleon wprowadził w Europie nowe zasady zarządzania rzekami. Ustalił, że to państwa będą zajmowały się regulacją rzek, a opłaty pobierane za korzystanie z akwenów będą wpływały do budżetu państwa. Do czasu tych zmian regulacją rzek i pobieraniem pożytków zajmowali się właściciele terenów przywodnych. Po klęsce Napoleona sprawami Europy zajął się Kongres Wiedeński. Obradując od listopada 1814 do czerwca 1815 r. rozstrzygał o problemach żeglugi śródlądowej. Kongres powołał Komitet Żeglugowy (*The Committee of Navigation*). Zdecydował, że zasady żeglugi śródlądowej (idea wolnej żeglugi) powinny być uregulowane na wszystkich rzekach w tym międzynarodowych to jest na Renie, Łabie i Odrze. Jeszcze podczas trwania Kongresu zostały wypracowane, bądź zainicjowano opracowywanie zasad żeglugi. Dziesięć państw łabskich rozpoczęło prace nad przepisami dotyczącymi żeglugi po Łabie. Wypracowane zostały też zasady żeglugi na Renie. Niestety żadne z państw nadbrzeżnych; tj. Prusy, Austria i Saksonia, nie podjęło prac nad szczególnymi regulacjami dotyczącymi Odry.

Kolejna próba umiędzynarodowienia problematyki Odry została podjęta po zakończeniu I wojny światowej. Zmiana geopolitycznego położenia rzeki wynikająca z Traktatu Wersalskiego przesunęła Odrę bliżej wschodnich granic Niemiec i udostępniła jej nurt innym państwom. Wewnętrzniemiecka rzeka rozpoczęła swój byt jako rzeka graniczna: Niemiec, Polski i Czechosłowacji. Traktat przewidywał, że strategicznie ważna dla niemieckiego przemysłu rzeka będzie kontrolowana przez międzynarodowy zarząd. Odrzański zarząd komisji międzynarodowej składał się z przedstawicieli Wielkiej Brytanii, Polski, Prus, Czechosłowacji, Francji, Danii, Szwecji. W jej skład weszli trzej reprezentanci

Prus i po jednym z Polski, Czechosłowacji, Anglii, Francji, Danii i Szwecji. Niemcy zostały zobowiązane przez państwa sprzymierzone do oddania części swojej floty odrzańskiej na rzecz państw nadbrzeżnych. Traktat ustalał także, że Niemcy będą wydzierżawiać przez okres 99 lat nabrzeża w porcie Szczecin do bezpośredniego tranzytu towarów czechosłowackich¹.

Obecnie Odra od ponad dziesięciu lat jest wewnętrzną rzeką UE. Jak nigdy dotąd w historii przepływa przez jednolity gospodarczo i politycznie obszar. Rzeka przestała być politycznym symbolem podziału Europy. Trzy państwa nadodrzańskie w pełni korzystają z dotacji europejskich. Jednak rzeka nie awansowała do rangi symbolu gospodarczych przemian. Każde z państw ma inną wizję jej rozwoju. Czesi przygotowują studium wykonalności dla połączenia Odry z Dunajem dla rentownej klasy Vb żeglowności. Niemcy podobną klasę żeglowności chcą uzyskać na Odrze Zachodniej łączącej Zalew Szczeciński z Berlinem, a Odrę Graniczną chcą uregulować do mało rentownej klasy III żeglowności. Natomiast Polska przygotowała założenia do regulacji rzeki do minimum IV klasy żeglowności.

Dlatego z ogromnym aplauzem należy przywitać inicjatywę Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej dotyczącą powołania komisji odrzańskiej. Droga do jej powołania jest jeszcze daleka, cieszyć się jednak należy ze starań na rzecz przywrócenia odpowiedniej gospodarczej, kulturowej, społecznej, środowiskowej rangi Naszej Rzeki w wymiarze europejskim.

Jan Pys

¹ Art. 331, 341, 343. Traktatu pokojowego między Mocarstwami sprzymierzonymi i stowarzyszonymi z Niemcami z 28 czerwca 1919, DzURzP z 1920, nr 35, poz. 119 i 200.

Spotkanie sierpniowe Bractwa Mokrego Pokładu

W prawdzie sezon urlopowy w pełni i frekwencja nieco nie dopisuje, to jednak tematyka spotkania jest bardzo istotna dla spraw Muzeum Odry i żeglugi śródlądowej – uruchomienia przewozów towarowych po Odrze „skanalizowanej”.

1. Profesor Stanisław Januszewski przedstawił proponowaną już od wielu lat przez FOMT lokalizację Muzeum Odry we Wrocławiu. „Od lat 80. XX w. Fundacja Otwartego Muzeum Techniki promuje ideę osadzenia na obszarze cywilizacyjnym w widłach Odry i Oławy

Otwartego (przestrzennego) Muzeum Techniki Wrocławia.” FOMT złożył w 2015 r. wniosek do Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia o przeznaczenie Portu Ujście Oławy i Wybrzeża Juliusza Słowackiego oraz obszaru położonego między nimi dla celów Otwartego Muzeum Odry. Podobne wnioski złożyły indywidualnie osoby popierające ten pomysł. Utworzenie muzeum przy Wybrzeżu Słowackiego i w Porcie Ujście Oławy, ma uzasadnienie historyczne, gdyż jest to miejsce dawnych przystani statków parowych.

Statki Muzeum Odry będą widoczne z Mostu Grunwaldzkiego i eksponowane na widocznym miejscu, w centrum Wrocławia. Nie ma lepszego nabrzeża we Wrocławiu na ekspozycję muzealnych jednostek pływających! To obszar gdzie 99% turystów odwiedzających Wrocław tamtędy będzie przejeżdżać, przepływać lub spacerować. Ostatnio pojawiła się dość zaskakująca i niekorzystna dla FOMT informacja utworzenia w tym porcie mariny dla małych i średnich łódek. Prezydent Wrocławia opublikował ogłoszenie o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie wybrzeża Juliusza Słowackiego i ulicy Na Grobli we Wrocławiu które umożliwi składanie wniosków do MPZP z propozycjami przeznaczenia poszczególnych działek objętych planem na różne cele. FOMT podejmuje działania dla zapobieżenia planom uruchomiona mariny dla łódek i motorówek i ze swej strony złoży wniosek ze stosownym uzasadnieniem przeznaczenia całego obszaru objętego postępowaniem na Otwarte Muzeum Odry. Jednak członkowie Bractwa powinni gremialnie poprzeć wniosek FOMT i składać indywidualne wnioski do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w Biurze Rozwoju Wrocławia. Termin składania wniosków upływa 7 września 2016 r. Zostały przygotowane odpowiednie druki – wnioski do pobrania i wpisania swoich danych osobowych. Po podpisaniu wnioski składać można w Biurze Rozwoju Wrocławia (adres na wniosku) lub do FOMT. Na dzień dzisiejszy otrzymaliśmy ojuż kilkanaście wniosków popierających propozycję FOMT. Zbieranie wniosków nadal trwa.

2. W dniu 3 sierpnia 2016 r. w Dolnośląskim Urzędzie Wojewódzkim we Wrocławiu odbyło się spotkanie o tematyce: „Górna Odra dla Gospodarki Kraju”. W spotkaniu wzięli udział: Marek Gróbarczyk - minister gospodarki

morskiej i żeglugi śródlądowej, Jerzy Materna - sekretarz stanu MGMIŻŚ, uczestniczyli też minister skarbu Dawid Jackiewicz i wiceminister energii Grzegorz Tobiszowski oraz wojewoda dolnośląski Paweł Hreniak. W wystąpieniach była mowa o korzyściach wynikających z Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW), o inwestycjach na Odrze i udziału spółek Skarbu Państwa w transporcie rzeczonym, a także o pracach resortu nad konwencją AGN (ang. European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) nazywaną również Porozumieniem AGN). Jedną z rozpoczętych i ważnych inwestycji ODW jest stopień wodny w Malczycach na górnej Odrze, gdzie wizytację przeprowadzili przedstawiciele MGMIŻŚ, minister skarbu Dawid Jackiewicz i wiceminister energii Grzegorz Tobiszowski oraz wojewoda dolnośląski Paweł Hreniak. Budowany od 1997 r. stopień wodny Malczyce będzie 25 elementem piętrzącym skanalizowanego odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej. Jednak na pozyskanie środków w bieżącym roku na kontynuowanie budowy stopnia nie ma możliwości. Budowa zostanie dokończona w ramach nowego projektu inwestycji dostosowania Odry do IV klasy drogi wodnej. Inwestycja umożliwi prawidłowe uregulowanie Odry i przedłużenie uprawiania żeglugi towarowej od Gliwic do Świnoujścia. Dzięki zapewnieniu odpowiednich głębokości tranzytowych, możliwe będzie przywrócenie regularnych przewozów ładunków za pomocą transportu śródlądowego wodnego. Ogólnie na dostosowanie Odry do IV klasy drogi wodnej przeznaczone zostaną środki finansowe w kwocie ok. 30 miliardów zł. W spotkaniu brali udział przedstawiciele województw położonych nad Odrą oraz szefowie firm transportowych na polskich śródlądowych drogach wodnych, RZGW, UŻŚ, przedstawiciele BMP, itp. organizacji.



Wrażenie ze spotkania odnieśliśmy pozytywne i zapowiedzi inwestycji brzmiały dość realnie. Należy podkreślić, że jest to pierwszy rząd, który utworzył ministerstwo z nazwą „żegluga śródlądowej”. W europejskim transporcie śródlądowym polskie drogi wodne stanowią przeszkodę w uprawianiu żegluga śródlądowej z zachodu na wschód do Rosji, Ukrainy, Białorusi, Litwy ale też na południe Europy. Realizacja planów rozwoju i inwestycji dotyczących żegluga śródlądowej ma znaczenie międzynarodowe. W głównej mierze ma na celu sprawienie by transport drogami wodnymi śródlądowymi w Europie był

jeszcze bardziej efektywny i atrakcyjny zarówno dla użytkowników jak i operatorów.

Na koniec warto wskazać, iż wśród sygnatariuszy Konwencji AGN znajduje się ponad dwadzieścia europejskich państw. Są to m.in. Francja, Holandia, Niemcy, Czechy, Węgry... W tym gronie brakuje Polski, niemniej jednak w ostatnim czasie coraz częściej podkreśla się potrzebę przyjęcia Konwencji AGN przez RP.

Od inwestycji w drogi śródlądowe w moim przekonaniu zależy w dużej mierze przyszłość gospodarki polskiej.

Sporządził; Władysław Wąsik

Spotkanie Bractwa Mokrego Pokładu w dniu 01-09-2016 r.

Tematyka była podobna jak na sierpniowym spotkaniu, prowadzonego jednak w nieco innym otoczeniu, bo na pokładzie barki IRENA i to pod parasolem. Przedmiotem dyskusji były kwestie:

- Lokalizacji Muzeum Odry Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, a to w związku z przystąpieniem do opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru pomiędzy Wybrzeżem Juliusza Słowackiego a ulicą Na Grobli, w tym akwenów Ujścia rzeki Oławy i Portu Ujście Oławy,

- Żegluga śródlądowej - uruchomienia przewozów towarowych po Odrze „skanalizowanej”.

Na wstępie kolega Zbigniew Priebe przekazał do kroniki Bractwa kilka interesujących nasze środowisko materiałów jak np. artykuł o czekających nas reformach w finansowaniu budownictwa wodnego oraz melioracji, artykuł o muzealnych jednostkach w Świnoujściu, o podniesionym alarmie ekologów w związku


z planami dalszej kanalizacji Odry i Wisły. Na zakończenie swojego wystąpienia kolega Zbigniew zaapelował o wzięcie udziału w spływie kajakowym „Wokół Wielkiej Wyspy- przez Wrocławskie Śluzy” w dniu 24-09-2016 r. (początek organizowanego przez PTTK spływu godz. 9,30). Niepokojące jest uaktywnienie się ekologów - przeciwników regulacji rzek, którzy alarmują, że plany inwestycji wodnych są bardzo groźne dla przyrody. Wg oceny kolegi Ryszarda Majewicza wypowiedzi te nie są poparte argumentami, które by uzasadniały stanowisko tzw. ekologów. Artykuł „PIS chce wpuścić rzeki w kanał” (autor; Adam Wajrak) w gazecie „wyborcza.pl” wymaga jednak odpowiedzi w postaci kontrartykułu i powinien on być merytoryczną oceną podnoszonych przez autora obaw o skutki planowanych inwestycji wodnych w Polsce.

Ad. 1. Profesor Stanisław Januszewski przedstawił ponownie promowaną przez FOMT lokalizację Muzeum Odry we Wrocławiu i zaapelował do członków bractwa o szerokie, wśród mieszkańców Wrocławia, promowanie idei utworzenia na obszarze w widłach Odry i Oławy Otwartego (przestrzennego) Muzeum Odry i zbierania wniosków. FOMT jeszcze raz złoży wniosek do Biura Rozwoju Wrocławia gdyż urzędnicy BRW wniosek złożony przed terminem (16.08. – 7.09.2016) traktują tylko jako opinię. Podobnie traktowane będą pozostałe wnioski złożone przed terminem, tak więc indywidualnie osoby popierające ten pomysł powinny jeszcze raz złożyć swoje wnioski. Rejon Ujścia Oławy jest ostatnim obszarem (wodnośląskim) w centrum Wrocławia, na którym może powstać instytucja kultury i edukacji tak mocno związana z Żeglugą na Odrze jak Muzeum



Odry. Nie chcemy też zamknięcia tych akwenów przed łódkami, motorówkami czy żaglówkami, które tam będą mogły swobodnie wpływać i cumować w wolnej przestrzeni wodnej basenu portowego jak i w samym ujściu rzeki Oławy. Miejsca wystarczy i dla zabytkowych obiektów pływających, i dla żeglarzy, i pozostałych wodniaków. Wszyscy będą mile widziani jako goście zwiedzający zabytkowe statki oraz ekspozycje osprzętu żeglownego i urządzeń budownictwa wodnego. Nie wolno nam zmarnować tak cennego miejsca w centrum Wrocławia na cele, które będą służyć tylko wąskiej grupie społecznej! FOMT podejmuje rozmowy w sprawie poparcia idei utworzenia Muzeum Odry w ujściu Rzeki Oławy i w Porcie Ujście Oławy z RZGW, UZŚ oraz Wojewodą Dolnośląskim. Zostały przygotowane odpowiednie druki – wnioski do pobrania i wpisania swoich danych osobowych. Po podpisaniu wnioski składać można w Biurze Rozwoju Wrocławia (adres na wniosku) lub do FOMT. Zbieranie wniosków nadal trwa.

Ad. 2. Dr Jan Pyś nawiązał do wypowiedzi ministra Marka Grubarczyka o pracach resortu nad konwencją AGN (ang. European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) nazywana również Porozumieniem AGN). Podkreślił jak ważne są w europejskim transporcie śródlądowym polskie drogi wodne. Dostosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do IV klasy umożliwi pływanie barek o tonażu ekonomicznie wysoce opłacalnym. Umiejscowienie rzeki Odry daje przy tym szansę uzyskania dotacji i kredytów na przebudowę Odry skanalizowanej i dalszego jej stopniowania, a także na budowę kanału Odra - Dunaj. Zlewnia i rzeka Odra leżą na terenie trzech państw UE. Położenie takie może być dla Odry ogromną szansą sprawnego zarządzania i finansowania inwestycji wodnych. Połączenie drogą wodną z południem Europy zwiększy ilość towarów i przeladunków w portach; Szczecin - Świnoujście. Polska jest zainteresowana utworzeniem trójstronnej polsko-czesko-niemieckiej komi-

 Regionalny Zarząd
Gospodarki Wodnej
we Wrocławiu

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

Dbamy o przyszłość naszych wód

Wrocław, dnia 07 września 2016 r.

Wasz znak:
Nasz znak: NZW-412-24/16

Urząd Miejski Wrocławia
Biuro Rozwoju Wrocławia
ul. Świdnicka 53
50-030 Wrocław

Dotyczy: Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Wrocławia
- lokalizacja w dla nowej przystani statków Muzeum Odry.

Zarząd Zlewni Środkowej Odry we Wrocławiu, z uznaniem obserwuje społecznie pozytywne działania Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Dbałość o zabytki techniki z rzeką Odrą związane, podnosi atrakcyjność turystyczną Wrocławia. Tym samym popieramy wniosek dla nowej lokalizacji zabytkowych jednostek pływających Muzeum Odry, w eksponowanym i atrakcyjnym miejscu przy prawym brzegu ujścia rzeki Oława, lub w dawnym porcie węglowym.
Uważamy, że lokalizacje te, mogą być uwzględnione do eksponowania obiektów muzealnych FOMT, w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego naszego miasta.

*Kierownik Nadzoru
Wodnego Brzeg Dolny*
mgr Paweł Łazik

Otrzymują:
1. adresat
2. FOMT
3. NZW a/a

RZGW we Wrocławiu - Zarząd Zlewni Środkowej Odry z siedzibą we Wrocławiu
adres: ul. Kochanowskiego 91B, 51-602 Wrocław
tel. (71) 324 09 42 / fax (71) 348 63 42
e-mail: zarzad.wroclaw@wroclaw.rzgw.gov.pl

sji międzynarodowej, która ustalałaby zasady modernizacji, utrzymania i korzystania z rzeki państw zainteresowanych. O umiędzynarodowieniu rzeki Odry wspominał też kolega Witold Samuel, który uczestniczył w Moskwie w naradzie jako doradca techniczny polskiej delegacji. Umiędzynarodowienia domagały się wówczas Czechosłowacja i NRD. Jednak Polska nie wyraziła na to zgody z niezbyt jasnych przyczyn. Należy jedynie żałować, że do tego nie doszło, bo już byśmy pewnie pływali do Morza Czarnego, a Odra miałaby IV klasę na całej długości. Przekazana informacja o planowanych zmianach w zarządzaniu rzekami i powstaniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie” wzbudza duże zainteresowanie. Od przyszłego roku mają ulec likwidacji; Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej i jego regionalne oddziały. Wszystkie kompetencje tych instytucji przejmie PGW „Wody Polskie”. Zlikwidowane zostaną także Wojewódzkie Zarządy Melioracji i Urządzeń Wodnych (podlegały one marszałkom województw). Jest to korzystna zmiana, która pozwoli zapanować nad chaosem w zarządzaniu i finansowaniu inwestycji wodnych. Przykładem wyjątkowej niewydolności obecnego systemu finansowania jest budowa stopnia wodnego „Malczyce”. Jak na razie inwestycja w Malczycach stała w miejscu i nie wiadomo kiedy zostaną

podjęte roboty budowlane. Są przecieki (po wizycie Wiceministra Środowiska), że może to nastąpić już w tym roku. Zaktualizowane Zbiorcze Zestawienie Kosztów budowy stopnia wodnego w Malczycach oscyluje w granicach 1,4 mld zł. Wpływ na tak znaczący wzrost kosztów budowy stopnia wodnego w Malczycach ma wydana w 2009 roku decyzja środowiskowa, która znacząco poszerzyła zakres zadania np. narzucono konieczność budowy nowej przepławki oraz rozbudowanego systemu nawadniania lasów łągowych - to tylko dwa przykłady z wielu elementów, jakie dodał ten dokument do zakresu robót budowy stopnia wodnego. Szacuje się, że decyzja środowiskowa z 2009 r. zwiększyła koszt inwestycji o około 40% wartości zadania. Obecnie ocenia się, że na dokończenie budowy stopnia wodnego potrzebne jest jeszcze minimum 300 mln zł. Jeśli uda się zmienić tryb finansowania z rocznego na wieloletni, realizacja tej inwestycji będzie znacznie efektywniejsza. Budowa stopnia wodnego w Malczycach trwa już blisko dwadzieścia lat. Należy dla porównania dodać, że podobne prace na zachodzie Europy trwają 3 lata, a Kanał Bydgoski łopatami zbudowano w niespełna dwa lata, zaś Gliwicki w trzy!

Członkom Bractwa bliska jest opinia, że od inwestycji w drogi śródlądowe w dużej mierze zależy przyszłość gospodarki polskiej.

Oprac. Władysław Wąsik

Czy plany budowy śródlądowych dróg wodnych w Polsce to tylko niebezpieczne rojenia rządu PIS?

Odpowiadając na artykuł „wyborcza.pl” z dnia 26 sierpnia 2016 r. pod tytułem „Pis chce wpuścić rzeki w kanał” należy się najpierw zastanowić dlaczego w Polsce nie przewozi się towarów drogami śródlądowymi. Odpowiedź jest banalnie prosta, bo takich dróg wodnych nie mamy! Myśmy ich po prostu nie budowali. Czy byliśmy tak bardzo świadomi ekologicznie i znaliśmy cały czas tę prawdę o „szkodliwości” dróg wodnych dla środowiska? Bardzo wątpię w to nasze uświadomienie i to nie tylko w odniesieniu do ekologii, ale i budownictwa wodnego.

Po 1945 roku zbudowano niewiele i w dodatku ze szkodą dla rzek: stopień wodny we Włocławku na Wiśle oraz na Odrze w Brzegu Dolnym. Żaden wybudowany stopień wodny nie przyczynia się obecnie do uprawiania żeglugi towarowej, a jedynie wywołuje zagrożenie katastrofą budowlaną. Ale też nieprawdą jest, że nie znamy się na budownictwie wodnym i nie potrafimy budować portów, jazów, śluz

czy też innych urządzeń wodnych. Przykładem mogą być prowadzone w latach 70. XX w. przez nasze firmy inwestycje hydrotechniczne w Czechosłowacji. Mieliśmy i mamy dobrych inżynierów budownictwa wodnego. W Polsce działały świetne firmy budownictwa wodnego. Osobom decydującym w sprawach budownictwa wodnego brakowało jedynie kompleksowej wizji na uprawianie żeglugi towarowej. Cały system śródlądowych dróg wodnych w Europie kończy się na granicach Polski; zarówno od zachodu jak i od wschodu, a także od południa.

Z pewnością ten stan nie jest działaniem strategiczno-obronnym!

Wracając do artykułu to nie można się doszukać w nim racjonalnych argumentów, które by uzasadniały obawy ekologów. Czy autostrada, droga ze śmierzącym asfaltem albo torowisko magistrali kolejowej jest bardziej ekologiczna od kanału lub rzeki pełnej czystej wody, gdzie pływają ryby, ptaki, kajaki, łódki, żaglówki a także barki z towarami? Wybudowanie kilo-

metra autostrady jest droższe od budowy 1 km drogi wodnej z czystą wodą gdzie mogą pływać barki o 1000 tonowej ładowności. W artykule jest wzmianka o nakładzie energii na przewiezienie tony towaru barką i wyszło, że jest najmniejszy ze wszystkich środków transportu. Nie wiadomo dlaczego nie dostrzegamy tej drobnej różnicy w zużyciu energii przy przewozie tony towaru barką. Autor martwi się, że nie mamy i nie będziemy mieli co wozić po śródlądowych drogach wodnych. Pisze, że węgiel „nie” bo jest za drogi, a jednocześnie proponuje przewiezienie tych 28 milionów ton towarów „proekologiczną” koleją państwową, zamiast barkami. Imponują przytoczone wielkości przewożonych ton koleją i transportem samochodowym. Czyżby transport samochodami był ekologiczny (o kolejowym już wiemy - jest „proekologiczny”). Transport wodny towarów w Polsce odbywa się w znikomych ilościach. Możemy przecież wozić koleją, bo „pewniej i szybciej można będzie przewozić to, co ma pływać barkami”. Nie wiadomo skąd taka niechęć do żeglugi towarowej na śródlądziu u nas w Polsce, szczególnie wśród ekologów. Zrozumiałbym konkurentów np.: transportowców drogowych jako najdroższy i najmniej ekologiczny, no może kolej, lecz ekologowie powinni popierać najbardziej ekologiczny transport wodny.

Z artykułu dowiadujemy się, że czekają nas gwałtowne opady i długotrwałe susze. A ja sobie myślę, że jako człowiek przewidujący, będę musiał kupić jakieś większe wiadro i jak będzie lało to złapię do niego wody, abym miał co pić gdy będzie długotrwała susza! Ludzie przewidujący powinni się jakoś zabezpieczyć przed suszą i możemy się obronić też przed powodzią budując zbiorniki retencyjne.

Tak gdzieś w połowie artykułu autor stwierdza: „transport rzeczny nie jest taki ekologiczny, jak się wydaje” i to jest jedynie częściowa prawda tj. do momentu gdy nie porównamy go

z pozostałymi przewozami. Już nasi dziadkowie dawno odkryli, że transport barkami jest tańszy i bardziej bezpieczny. Pan Adam Wajrak pisze, że nie powinniśmy brać przykładu z Zachodniej Europy bo oni tam mają już „wszystko zniszczone bezpowrotnie”, co potwierdza naukowo dr Marta Wiśniewska z UW. Być może byli tylko na Odrze, na zachodzie Polski a nie na zachodzie Europy? Pani dr z UW nie jest pewna: „czy dziś ktokolwiek by się zdecydował na takie inwestycje w Europie Zachodniej”. Czytając takie wypowiedzi, coraz bardziej wątpię, czy pani Doktor dotarła do byłych terenów NRD w Niemczech. Prawdopodobnie podróż zakończyła w Kędzierzynie-Koźlu – w zdewastowanym, największym porcie śródlądowym w Europie, już nieczynnym, i w „dziewiczym” stanie pozostających 3 basenów portu Koźle.

Po przeczytaniu dalszej części artykułu nabrałem obaw o swoje bezpieczeństwo gdyż mieszkam blisko rzeki Widawy. Okazuje się, że wybudowane za ciężkie miliardy zabezpieczenia przeciwpowodziowe nie ochronią mnie przed powodzią. Natomiast naukowcy z UW doszli do wniosku, że dostosowanie Odry przez Niemców do żeglugi barkami było przyczyną katastrofalnej powodzi z 1997 r. A na Wiśle, co by mogło się przyczyniać do katastrofalnych powodzi? Wisła jest przecież rzeką prawie dziewiczą!

Czy tu aby nie mamy do czynienia z jakimś celowym mataczeniem?

Jednak dopiero zakończenie artykułu „zwala z nóg”. Otóż Pan Redaktor twierdzi, że „plany rządu ze względu na rozmach” są nierealne, ekologowie zaś dmuchają już na zimne i ostrzegają oraz protestują, bo Polska to nie jakieś tam Chiny Ludowe czy ZSRR.

Po przeczytaniu w/w artykułu jestem jeszcze bardziej przekonany, że od inwestycji w drogi śródlądowe zależy przyszłość gospodarki polskiej.

Władysław Wąsik

Z cyklu: w gazetach (lub czasopismach) napisali ...

“Emigranci”

Niewielu wie, iż na warszawskich barykadach u boku Polaków walczyli przedstawiciele kilkunastu innych narodowości. Najliczniejsi byli Słowacy zamieszkujący przed wybuchem wojny w Warszawie, którzy na przełomie 1942 i 1943 r. Utworzyli w stolicy konspiracyjny Słowacki Ko-

mitet Natodowy. W porozumieniu z władzami Polskiego Państwa Podziemnego i dowództwem AK sformował on 535 Pluton Słowaków, dowodzony przez Mirosława Iringha (o pseudonimie konspiracyjnym “Stanko”). Pododdział wszedł następnie w skład Obwodu Mokotów AK. W

przededniu Powstania pluton liczył blisko 60 żołnierzy i miał charakter międzynarodowy – obok 28 Słowaków służyli w nim Polacy, Węgrzy, Gruzini, Czech i Ukraińiec. W trakcie walk pluton wyraźnie się wyróżniał wśród innych oddziałów AK i budził zrozumiałe zaciekawienie warszawiaków, wojując pod własną, narodową, słowacką flagą.

Gruzini – zbiegli z niewoli niemieckiej jeńcy sowieccy, ale także przedstawiciele kolonii zamieszkującej przed wojną w stolicy Polski – służyli także w innych znanych jednostkach AK. Powstańczych barykad bronili również Ormianie z warszawskiej diaspory.

Ramię w ramię z Polakami wojowali przeciwko swym ziomkom także Niemcy. Podoficer Luftwaffe Willi Lampe najpierw w szeregach Zgrupowania „Bartkiewicz” uczył akowców obsługi broni zdobytej na SS i Wehrmachcie, a następnie oddelegowany został do dyspozycji gen. Chruściela „Montera”, dowodzącego Powstaniem. Przeszedł na stronę polską również inny żołnierz niemiecki. Nowym towarzyszem broni opowiadał, iż pochodzi z Alzacji, z pogranicza niemiecko-francuskiego i nie czuje się Niemcem. Przed wojną był ponoć nauczycielem. Przedstawiał się zawsze jako „Alzaczek”, a powstańcy nazywali go „Degolista”, gdyż podkreślał swój francuski patriotyzm.

Obok niemieckich dezertersów, których rodacy zgotowali przecież Żydom piekło Holocaustu, stanęli do walki właśnie synowie narodu wybranego. I nie byli to tylko obywatele II RP, ale również Francji, Rumunii i Grecji. Zgłosili akces do Powstania po zdobyciu przez legendarny batalion „Parasol” Gęsiówki, czyli wyjątkowego (zlokalizowanego bowiem w granicach miasta) niemieckiego więzienia – obozu koncentracyjnego przy ul. Gęsiej. Brawurowy atak powstańców uratował życie kilkuset więźniom – w tym 350 Żydom, z których część wyraziła chęć walki. Zostali oni chętnie i bez zwłoki przyjęci do jednostek AK.

W Powstaniu Warszawskim brali także udział Francuzi. W walkach przy ul. Rozbrat uczestniczył jeden z nich o pseudonimie „Gwiazdka” (nazwisko nieznane), który zyskał mir wśród akowców, gdy podjął się próby unieszkodliwie-

nia samobieżnej miny Goliath. Jego rodak, Jean Gasparue wojował z kolei na Mokotowie, jako żołnierz batalionu „Bałtyk”.

W walkach w Śrómieściu i na Starym Mieście brali z kolei udział Włosi. Ich ziomkowie, prowadzący przed wojną restauracje przy Marszałkowskiej, dostarczali natomiast powstańcom żywność.

Niewątpliwie najbardziej egzotycznym towarzyszem broni powstańców był ciemnoskóry August Agbola O’Brown, którego biografia stanowi gotowy materiał do fascynującej książki historycznej. Urodził się w 1895 r. w Nigerii. Jako młody chłopak zaokrętował się na brytyjski statek, z którego trafił do Anglii, a później przeniósł się do Wolnego Miasta Gdańska, by swoje światowe wojaże zakończyć wreszcie w 1922 r. W Polsce. Tutaj jako muzyk jazzowy [nie mylić z pracownikiem jazowym na stopniu wodnym!!!] i tancerz, stał się atrakcją lokali warszawskich, ożenił się i doczekał dwóch synów. Dług wobec przybranej ojczyzny zaczął spłacać we wrześniu 1939 r., kiedy zgłosił się do oddziałów broniących Ochoty. W czasie okupacji grywał w otwockich lokalach, występował jako kaskader w rewiach i dorabiał pokątnym handlem, kolportując zarazem podziemną prasę. W Powstaniu walczył jako „Ali” w batalionie „Iwo” w rejonie Marszałkowskiej i Hożej. Przeżył kapitulację, a w 1949 r. został zatrudniony w ówczesnym Wydziale Kultury i Sztuki Zarządu Miejskiego. Ponieważ nie ukrywał swej powstańczej przeszłości, nie zagrzał tam miejsca i pomimo „obiektywnie słusznego” pochodzenia z Czarnego Łądu, gnębionego przez imperialistów i kolonialistów wszelkiej maści, wkrótce utrzymywał się tylko z muzykowania w stołecznych lokalach. W 1958 r. wyemigrował z rodziną do Wielkiej Brytanii.

O czym przypomina – ujawniając powyższe, nieznane Szerokiej Publiczności fakty – za profesorem historii Uniwersytetu Łódzkiego Przemysławem Waingertnerem, dokonując wyboru tekstów z Jego artykułu pt: „Rzeczpospolita Powstańcza wielu narodów” (Tygodnik „Solidarność”, Historia, Powstanie Warszawskie, z 05.08.2016 r., str. 30-32)

Kpt „Nemo”

Korespondencje prosimy kierować na adres:

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

e-mail nadbor@fomt.pl; www.fomt.pl. „Bractwo Mokrego Pokładu”

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

Mecenasi Biuletynu: Gdańskie Melioracje Sp. z o.o., Eco-Polcon Sp z o.o.,

Hydroprojekt Sp z o.o. Wrocław, Żegluga Bydgoska Sp z o.o.