



Odrzańska Odyseja 2018 – Dziennik Pokładowy

W dniach od 18 września do 1 października Fundacja Otwartego Muzeum Techniki prowadziła rejs zabytkowej, muzealnej barki „Irena” na trasie Wrocław-Gliwice-Wrocław. Jego realizacja możliwa była dzięki wsparciu ze strony Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego (program Edukacja Kulturalna), Gminy Krapkowice, firmy żeglujowej Eco-Polcon Bartosza Fabiańczyka i znaczącej pomocy udzielanej nam przez współpracujące na polu logistyki Odrzańskiej Odysei Wydziały Oświaty, szczególnie Opola i Krapkowic. Na stronach internetowych projektu (www.fomt.pl/odrzanska) stale prowadzono Dziennik Pokładowy, który tutaj publikujemy.

17 wrzesień 2018 – poniedziałek

Od rana przygotowujemy barkę do rejsu. Przyspieszamy wyjście z Wrocławia. Tym bardziej się wujamy, od rana przyjmując na pokładzie wrocławskie przedszkola i szkoły. To dobry prolog Odrzańskiej Odysei.

18 wrzesień 2018 – wtorek.

Szczęśliwie Łoś firmy Fabiko (Eco-Polcon) przeszedł z Malczyce do Wrocławia. Wody w służbie Malczyce jak nie było tak nie ma. Awanport porośla śliczna zielenina, Ekomanom w duszy gra. Wkrótce jednak nadejdzie dobra zmiana. 20 września wody do Odry należy Kongres Żeglugi odbywający się w Opolu.

W sobotę 15 września Łoś zacumował przy burcie Ireny. Miast 19 wypływamy do Brzegu już 18. Jakby nieszczęście z wodą w Odrze było mało to jeszcze co nieco spuszcza ją służby... 19 września prowadzące na Odrze manewry. Zakrawa to na satyrę, ale nią nie jest, zwłaszcza gdy chodzi o nasze, podatników pieniądze.

Dzień rozpoczęcia rejsu zaczynamy bladym świtem. Damian uwija się już od poniedziałku, wymienia hydrofor, w starym poszły uszczelnienia, nie wytrzymał pracy bez wody. W toalecie dokłada nowe gniazda energii elektrycznej. Montujemy parasol, sprzątamy, montujemy wystawy, w donicach dosadzamy rośliny, w miejsce tych, które nie mogły obyć się bez wody. Padły, równając z Odrą szereg.



Aktualności

O 13/00 ruszamy. O 19/00 stajemy w Oławie, za służą. Załoga w komplecie. Magda, Krystyna, Veranika z Białorusi przydająca rejsowi międzynarodowego wymiaru, Marek – absolwent wrocławskiego Technikum Żeglugi Śródlądowej, łodziarz, teraz w roli bosmana Ireny, Mariusz, Marcin – najmłodszy i załoga Łosia. Przechodzimy kolejne służy: Opatowice, Janowice, Ratowice. W Janowicach cieszy nas ekspozycja starych maszyn elektrycznych pochodzących z 1923 r., których elementy powstawały także w elbląskiej stoczni Schichau. Urządził ją Tauron, nie bez udziału naszej Fundacji, po modernizacji wyposażenia elektrowni wodnej na stopniu Janowice. Stara turbina wodna Francisa i generator nie trafiły na złom, stanowią dzisiaj ozdobę działki stopnia wodnego, świadectwo kultury technicznej energetyków. Oby tym śladem poszły Wody Polskie w toku zamierzonej modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej. A jest co chronić, jeśli proces przywracania żeglugi odrzańskiej oprzeć chcemy na gruncie kultury.

Miejmy nadzieję, że sprzyjać będzie ochronie i ekspozycji zabudowy dawnej stoczni przy wejściu od Odry opolskiej Młynówki, czy ekspozycji elementów unikatowego jazu kozłowo-iglicowego Ujście Nysy, dzieł infrastruktury technicznej śluz Kanału Gliwickiego, ochronie in situ unikatowego wyposażenia sterowni i maszynowni wrót komór śluzowych czy przepompowni, nie mówiąc już o budowlach hydrotechnicznych Kanału Kłodnickiego, o XIX-wiecznej proveniencji. Na opolski Kongres Żeglugi zaproszono Niemców. Nie wiemy czy poproszono ich o przedstawienie ich dokonań na polu ochrony dziedzictwa kultury technicznej rzek i kanałów. Wiele moglibyśmy się od nich nauczyć.



19 września 2018 – środa

Po nocnym postoju w Oławie ok. 9 rano stanęliśmy w marinie brzeskiej. Po południu zaczęli barkę odwiedzać nieliczni mieszkańcy miasta, raptem kilkanaście osób. Jutro Dzień Przedszkolaka, żadne brzeskie przedszkole nie odwiedzi barki, mało tego nie mamy też zgłoszeń ze strony szkół. Jeśli jutro również tak będzie odpłyniemy rano do Opolu, tam mamy zgłoszenia na wszystkie seanse, podobnie w Krapkowicach, Kędzierzynie-Koźlu, Gliwicach. To owoc pracy tamtejszych Wydziałów Promocji, Kultury, Oświaty, zainteresowania przedszkoli i szkół. W Brzegu spisała się jedynie marina, udostępniła nam przyłącze energii elektrycznej i zaplecze socjalne.

Dziękujemy.

O godzinie 20 udała się projekcja filmu „Kapitańskie Opowieści” w plenerze mariny brzeskiej. Pokaz przyciągnął uwagę kilkunastu osób.

O 8 rano pojawiają się cztery klasy szkolne. Magdalena Snela opowiada o przedmiotach i urządzeniach używanych dawniej w żegludze, Krystyna Szczepaniak prowadzi warsztaty plastyczne inspirowane tematyką odrzańską,

20 września 2018 – czwartek

Rano przyjmujemy na barce brzeskie szkoły. O 12 żegnamy Brzeg, miasto od Odry odwrócone. Zatrzymujemy się chwilę na stopniu wodnym Ujście Nysy. Podziwiamy wyjątkowy na Odrze jaz kozłowo-iglicowy z 1897, przebudowany w 1905, którego część posadowiono wówczas wyżej w górze rzeki. Teraz zastąpić ma go nowoczesny jaz klapowy. Czy Wodom Polskim starczy determinacji by przynajmniej dwa, trzy segmenty zabytkowej konstrukcji wyeksponować na nabrzeżu? Czas pokaże.

Przed godziną 20/00 jesteśmy na przystani w Opolu. Mariusz z zespołem szybko przygotowuje projekcję filmową. Trwa długo w noc.

21 września 2018 – piątek

Pierwszy dzień postoju w Opolu. Barka cumuje w samym centrum, przy ulicy Odrowążów.

a Mariusz Gaj w dużej ładowni opowiada historię barki Irena, mówi o życiu i pracy na śródlądowych statkach, Stanisław Januszewski prezentuje zabytki budownictwa wodnego Europy, od Canal di Midi po kanały między-

jeziorne Wielkiej Sołowieckiej na morzu Białym, od Cisy i Dunaju po kanały żeglowne Norwegii. Sesje trwają po 1,5 godziny. Ostatnie grupy opuszczają barkę po godzinie 14. Dziś odwiedziło statek 16 klas szkolnych i grup przedszkolaków, ok. dzieci i młodzieży.

Po południu walczyliśmy z rurociągami zbiornika wody pitnej, okazuje się popękkanymi zimą. Po kilku godzinach poddajemy się, dalej korzystać będziemy z wody pitnej z kanistrów. Na osłode przywróciliśmy zaopatrzenie w wodę spłuczek toaletowych, wystarczyło oczyścić filtr przy hydroforze. Potwierdza się, że największym kłopotem na statkach są toalety.

Po południu odwiedziła nas Apolonia Klepacz, kandydat na Prezydenta Opola, najwyraźniej zainteresowana problematyką odrzańską i stworzeniem w Opolu Muzeum

22 września 2018 – sobota

Stoimy w Opolu. Od rana na barce spory ruch. Do zmroku przyjęliśmy ok. 200 osób, m.in. spadkobierczynię tradycji cieszyńskiego od lat 20. XX wieku producenta autobusów i twórcy komunikacji pasażerskiej Jana Molina.

W południe odwiedziliśmy Annę Markuszewską-Łabudzińską, Harcmistrza opolskiej 41 Harcerskiej Drużyny Żeglarskiej, dzięki której uratowano kadłub „dużego holendra” - Radgosta. Urządzono na nim harcówkę.

Złożyła nam wizytę na barce. Skorzystaliśmy z okazji by dźwiękiem i filmem utrwalić Jej relację o zauroczeniu żeglarstwem, pracą z młodzieżą, harcerstwem. Odwiedziliśmy też Politechnikę Opolską. Dr inż. Waclaw Hepner zaprezentował nam prace prowadzone w laboratorium motoryzacyjnym i „Melexa” – wózek

23 września 2018 – niedziela

O 7/00 rano ruszamy z Opola do Koźła, do basenu stoczni Damen. Na pokładzie grupa ekologów opolskich, od dawna z nami zaprzyjaźnionych i nieoceniony dr inż. Waclaw Hepner, ojciec idei Latającego Muzeum Motoryzacji.

O 15 zawijamy do stoczniowego basenu. Cumujemy do burty Majora Sucharskiego statku szkolnego kozielskiego Technikum Żeglugi Śródlądowej, jednostki imponującej wielkością i wyposażeniem. Dzięki uprzejmości Prezesa zarządu stoczni Damen Jacka Małka nie tylko możemy w basenie stoczniowym gościć, ale i czerpać z energii elektrycznej.

Tą też drogą składamy mu podziękowania, tym serdeczniejsze, że w końcu w kolebce firmy Damen w Kinderdijk w Holandii nasz Nadbor zyskał w 1949 roku kocioł parowy.

Ku naszemu zaskoczeniu, stoimy w końcu na peryferiach Kędzierzyna-Koźła, na Irenę przybywa całkiem spora grupa gości. Ad hoc Krystyna organizuje warsztat mo-

Techniki. Może promocja tej idei w toku kampanii wyborczej sprawi, że i inni kandydaci kwestię tę będą podnosili, czego sobie i im życzymy.

Przyjeżdżają z Wrocławia wolontariusze Fundacji, Marek Prokopowicz i Marcin Wrzesiński, jest z nami Waclaw Hepner z Opola, jutro dotrze Wioletta Wrona. Dowiadujemy się, że od wtorku do czwartku rano zamknięty zostanie szlak od Januszkowic do Kłodnicy. Do Gliwic przemkniemy w niedzielę, z powrotem do Kędzierzyna-Koźła może być problem, a w basenie stoczni Damen musimy stanąć już w środę, choćby o północy. Nadzieja w szybkim usunięciu awarii wózków pochylni stoczni w Januszkowicach, a jeśli już w środę przywracany będzie stan wody w Kanale Gliwickim to może uda się nam przejść przy naszym zanurzeniu rzędu 70 cm.

golfowy, który zyskał karoserię... z drewna, karoserię rzeźbę, dzieło opolskiego artysty z Waclawem Hepnerem współpracującego.



delarski dla najmłodszych. Marek z Marcinem uruchamiają stół multimedialny w dużej ładowni i rzutnik, prezentując zainteresowanym „Kapitańskie opowieści”. Odwiedzający barkę okazują spore zainteresowanie wydawnictwami Fundacji, a rozmowom zdaje się nie być końca. Wieczorem oglądamy filmy. Jutro przyjmujemy szkoły, wypłyniemy nieco wcześniej, bowiem o 16 szlak od Ja-

nuszkowic do Kłodnicy będzie zamknięty, poziom wody zdecydowanie na tym odcinku obniżony by ustawić na torowisku pochylni wózki z Bizonem, które z torowiska spadły. Miejmy nadzieję, że awaria szybko zostanie usunięta i w środę po południu zdołamy do Kędzierzyna-Koźła powrócić.

24 wrzesień 2018 – poniedziałek

Stoimy w basenie stoczni Damen, w Koźlu – Rogach. Kawał drogi od miasta. Dotkliwie to odczuwamy. Pierwsze dwie klasy przybyły na warsztaty filmowe dopiero o 9 rano. Dwie kolejne przybyły chwilę później, na warsztaty modelarskie. Nadchodzą następne, spóźnione. Ładownie pełne. Jakby tego było mało zgodnie z planem przyprawiają swoje dzieci nauczyciele szkoły podstawowej w Rogach. Cała szkoła licząca 75 uczniów. Udaje się im spóźnić. Na szczęście. O zabytkowych statkach odrzańskich opowiadamy na pokładzie „Majora Sucharskiego”. W końcu „upychamy” ich w przejściu przez małą ładownię. Prezentujemy budowlę wodne Europy. Po 30 minutach przechodzimy do dużej Ładowni. Prezentujemy wystawę „Dzieci Odry”. Jest godzina 11/00. Nadchodzi kozielskie Technikum Żeglugi. Trzy, może nawet cztery klasy. Zdaje się, że nic już nas przed katastrofą nie uratuje. Całą grupę skupiamy na Sucharskim. Po pół godzinie „upychamy” ich w małej ładowni. Szczęśliwie zwalnia się duża. Dzielimy przybyłych na dwie części. Jedną bierze Mariusz do dużej ładowni. Sytuacja wraca do normy.

Poranne przesunięcie w czasie musiało wywołać efekt domina. Szkołę rogowską zaprosiliśmy raz jeszcze na 27 września, na 8 rano. Ma blisko, kolejne szkoły kozielskie przybywać będą na 9/30 i 11/00.

O 12/30 ruszamy w podróż do Gliwic. Zatrzymujemy się chwilę na śluzie Rudziniec. Oglądamy sterownię.

W swoim czasie opracowywaliśmy wytyczne konserwatorskie dla remontu i modernizacji budowli i wyposażenia technicznego zabytkowych stopni wodnych Kanału Gliwickiego. Zalecaliśmy utrzymanie unikatowych pulpity sterowniczych, dopuszczając nadbudowę monitorów i aparatury kontrolno-pomiarowej, postulowaliśmy umieszczenie nowoczesnej aparatury w zabytkowych kioskach. Diabli wzięły te zalecenia. Wykonawca, „słynna” Skanska miał je w nosie, podobnie inwestor. Jedni i drudzy pozorowali wobec służb konserwatorskich działanie na rzecz ratowania zabytków.

Zapytajmy. Co uratowali?

Słowami nadrobią brak kultury technicznej i niekompetencję. Odpowiedzą, że w zadaniach statutowych Wód Polskich-RZGW nie leży ochrona zabytków. Pewnie, jako, że prawo polskie, w tym Ustawę o Ochronie Zabytków mają w głębokim poważaniu, żyją w sobie obcym państwie kierując się co najwyżej resortowymi zarządzeniami. Może warto, by ich „trosce” o dzieła

kultury technicznej i pomniki techniki na rzeki w Polsce nanizane przyjrzała się np. Najwyższa Izba Kontroli.

Przed nami modernizacja Odry. Po tym doświadczeniu nie damy się już złapać na lep deklaracji, zapewnień, obietnic – cacanek. Zaczniemy od prośby by nasz wolontariat zechciał monitorować sytuację i plany modernizacyjne jazu Ujście Nysy. Teraz wiemy, że deklaracje ekspozycji fragmentu unikatowego jazu kozłowo-iglicowego nie zasługują na wiarę, że Wody Polskie jeśli cokolwiek dla kultury uczynią to tylko pod społeczną presją.

25 wrzesień 2018 – wtorek

Jesień przyszła do nas w pełni. Na barce ogrzewanie pracuje na pełnych obrotach. W nocy agregat Łosia ledwie wytrzymał obciążenie. Rankiem łączymy się z łądem przewodem 230 Volt.

Dzięki temu nie ma już problemów z ogrzewaniem. Napelniamy zbiorniki wody pitnej w pobliskiej marinie, korzystamy też z prysznic na koszarce. Dzięki uprzejmości kpt. Wiesława Zabawy podpływamy pchaczem Łoś na służę Łabędy żeby uzupełnić prowiant w pobliskim sklepie. Przy okazji odwiedzamy restaurację. Wieczorem wraz z szefową gliwickiej mariny organizujemy wieczór Kapitański, dyskusję na temat żeglugi śródlądowej oraz zabytków techniki Odrzańskiej Drogi Wodnej. Dzień kończymy pokazem filmu Kapitańskie Opowieści.

26 września 2018 – środa

Od rana przyjmujemy dzieci z gliwickich szkół. Odbywają się warsztaty modelarskie, plastyczne. Popularnością, jak zawsze cieszą się zajęcia z cyklu Jestem wodniakiem. Młodsze dzieci z wypiekami na twarzach słuchają opowieści o Dzieciach Odry.

W południe zegnamy Gliwice. Próbuje uzyskać zgodę na wizytę w zabytkowej maszynowni zasuw głowy górnej śluzy Dzierżno. Bezskutecznie. Tzw. Wody Polskie. RZGW zdecydowanie odmawiają. Nic dziwnego. Prowadzą tzw. modernizację i maszynowni i sterowni. Z tej ostatniej znikają unikatowe pulpity sterownicze, a przecież można je było utrzymać. Można, tylko po co, skoro i prościej i drożej jest wstawić nowe. Wiadomo, im dłużej trwa inwestycja i im jest droższą tym lepiej. Wykonawca robót zamieszkał na śluzach niemalże już na stałe. Udaje, że coś robi. Ano robi. Teraz usuwa usterki i tak w koło. Ci co mają dbać o jakość robót rozpoczynają pracę o 8/00, o 15 kapelusze na głowę i rodzinne życie. Hulaj dusza! Teraz wiecie dlaczego nie pozwolono nam do sterowni i maszynowni wejść. A nuż pojawiłyby się w kadrze obrazu motyw niechciany, ten burzący spokój duszy. Lepiej posłużyć się wytrychem: teren budowy, wstęp wzbroniony, a że pozbawieni zostaliśmy możliwości obcowania – choćby przez chwilę – z dobrem kultury, a co to Wody Polskie obchodzi. Namaszczeni przez władzę nie muszą

się przed społeczeństwem legitymizować, co kogo obchodzi co i jak czynią? A zawsze czynią właściwie i kompetentnie, czego skutków też stale doświadczamy, chociażby w „sprostytuowanej” przez nich rzece, od miast i nadodrzańskich osad odwróconej, a czasami jak np. w Opolu wręcz odgradzonej. Ale dość z tym. Idzie dobra zmiana. Ci co Odrę chcieli zasypać tłumnie uczestniczą w naradach, konferencjach, kongresach mających Odrę uczynić drożną. Jedzą ciastka, piją kawę, leją wodę, zasiadają w pierwszych rzędach by inni zapomnieli co rzece uczynili. Chwyciliby za łopaty...

27 września 2018 – czwartek

Ponownie w Kędzierzynie-Koźlu. Stoimy w basenie stoczni Damen. Od 8 rano przychodzą do nas klasy szkolne. Interesuje ich szczególnie praca i życie na dawnych statkach parowych i barkach. Przyjmujemy łącznie 12 klas szkolnych. Koło południa pojawiają się dziennikarze z Radia Opole oraz z lokalnej telewizji. Nagrywają reportaż o projekcie Odrzańskiej Odysei. W południe odchodzimy do Krapkowic.

Cumujemy w znanej nam z pierwszego rejsu Odrzańskiej Odysei (2016) marinie u ujścia do Odry Osobłogi. Chwilę walczyliśmy z zasilaniem barki i pchacza w energię elektryczną. Jak na złość wywala bezpieczniki różnicowe w przyłączy na brzegu. Czekamy na elektryka.

W końcu wszystko gra. Wydział Oświaty przysłał nam listę szkół zgłoszonych na warsztaty. Jutro, ze spora górką, mamy komplet zgłoszeń. Załoga wybiera się na zakupy. Lodówka pusta.

28 września 2018 – piątek

Jak przed dwoma laty, tak i teraz, frekwencja na barce nadzwyczajna. Zawdzięczamy to krapkowickiemu Wydziałowi Oświaty, który wziął na swoje barki zadanie koordynacji zgłoszeń szkół na zajęcia na Irenie prowadzone.



29 września 2018 – sobota

Pogoda dopisuje, jak zawsze w czasie imprez prowadzonych przez Fundację, czy lato, czy zima. Rano ruch na barce umiarkowany, w południe już gęsto, pojawia się telewizja. Rano udaje się nam zrobić zakupy. Kupujemy

Pogoda dopisuje, stąd zdecydowaliśmy się na przyjęcie większej liczby klas, tym bardziej, że odwiedzają nas weterani żeglugi odrzańskiej z kpt. Norbertem Sapokiem i K4ystianem Klemensem na czele. Miast 12 mamy 16 grup. Szkołom przekazujemy po ok. 12 wydanych przez Fundację książek – do bibliotek szkolnych. Do 14 uwiązujemy się jak w ukropie. Wreszcie cisza, chwila spokoju. Idziemy na obiad. Dzień wszystkich wykończył, tym bardziej, że rano wysiadło zasilanie ze stacji pomp wodociągu miejskiego. W chwili gdy mieliśmy włączone światła, grzejniki i czajnik ruszyły pompy oczyszczalni. Bezpieczniki różnicowe zareagowały, zostaliśmy bez zasilania. Szybko podłączyliśmy się do gminnej sieci oświetleniowej 230 Volt. Zyskaliśmy jedną fazę, wystarczyła dla zasilania komputerów i rzutnika multimedialnego. Dobrze i to. Zasilanie siły odbudowano nam dopiero po południu.

O 15/00 Burmistrz Krapkowic Andrzej Kasiura wraz ze swym zastępcą prowadzi na Irenie spotkanie z mieszkańcami Krapkowic. Prezentuje plany związane z rozbudową i modernizacją infrastruktury miejskiej i komunikacyjnej, w tym i tej z Odrą związanej. To projekty modernizacji i rozbudowy stopni wodnych, śluz i jazów oraz mostów. Trzeba powiedzieć, że władze Krapkowic poświęcają temu wiele uwagi, z powodzeniem zrealizowały też projekt budowy marin u ujścia Osobłogi. Stanowi nie tylko przystań jednostek turystycznych i rekreacyjnych, także oprawę wielu imprez kulturalnych w mieście prowadzonych, nawet przedstawień teatralnych na wodzie realizowanych.

Wieczorem przybywają Marek z Marcinem. Popłyną z nami do Wrocławia. Opuszcza nas Szymon. Zrealizuje film o rejsie, dzięki niemu będzie miał bogatsza dokumentację i znakomicie dopełni tę filmową Varaniki. Gawędy na barce trwają do godziny drugiej nad ranem.



nowy czajnik. Zasilani przez jedną fazę nie możemy korzystać ze starych, potrzebują 2200 Watów. Nowy ma 650, nie wysadzi bezpieczników. Po powrocie zmodernizujemy instalację. Z uwagi na rosnący ruch na barce na obiad wybieramy się w dwu grupach, jedna ekipa pozostaje

staje na Irenie. Po obiedzie, o 16/00 przybywa autokar z grupą z Morawicy - partnerskiego miasta Krapkowic. Dzielimy przybyłych na trzy grupy i w 30 minut prezentujemy barcę, wystawy, zbiory. Za chwilę drugi autokar. W lokalnych wiadomościach krótka migawka o barce, w wiadomościach ogólnopolskich o 18/00 już nieco więcej. Sporo natomiast o żołnierzach wyklętych. Zderzamy się z polityką historyczną. Bariery wzrostu jaką jest w Polsce poziom kultury technicznej społeczeństwa nie pokona, a bo i po co? Róbnym przeto swoje.

Przyjeżdża Wioletta, po kilku godzinach opuszcza nas wraz z Mariuszem i Marcinem, naszym wolontariuszem. Potłukł się spadając ze schodni. Dzień dzisiejszy to dzień upadków. Ze schodni zwała się też nasz bosman – Marek. Końcówka rejsu rozluźnia załogę. O bezpieczeństwie przypominają proste żołnierskie słowa.

Teraz w rejsie towarzyszyć nam będą Marek i Marcin. Uporządkujemy archiwum projektu Odrzańskiej Odysei, dokumentację fotograficzną i filmową rejsu, głosy internautów, a jest tego sporo.



30 wrzesień 2018 – niedziela

Czas pożegnań. Rano wychodzimy z Krapkowic. Pogoda dopisuje. W Opolu z pokładu schodzi Magda. Mijamy Dobrzeń, dochodzimy do Oławy. W służbie schodzą z pokładu Marek i Marcin. W dolnym awanporcie stajemy na noc. Próbuje oglądać telewizję. Rozpacz, a może odnowy krok pierwszy. Ku skundleniu.

Rozmawiamy o strajku załóg pchaczy OT Logistics. Obudziły się z ręką w nocniku, a przecież mogli pobierać wynagrodzenie awansem, przykład biorąc z Tauronu. Ale na serio. Strajk jak strajk, o wynagrodzenia nie wypłacane

od wielu miesięcy. Czyżby załogi nie znały geografii, nie wiedziały, że znajdują się na polskich wodach, w państwie dobrej zmiany, w państwie prawa?

Wracamy do codzienności, po pracowitych 12 dniach. Przez ten czas przyjęliśmy na pokładzie 24 klasy szkolne we Wrocławiu, 9 w Brzegu, 16 w Opolu, 21 w Kędzierzynie-Koźlu, 24 w Gliwicach i 20 w Krapkowicach. 126 klas, ponad 310 uczniów, a wiele grup podejmowaliśmy po południu, jak 110-osobową z partnerskiej dla Krapkowic świętokrzyskiej Morawicy. Przy i na barce odbyło się 6 koncertów muzyki szanty i nie tylko. Wieczorami, na postojach, prowadziliśmy projekcje filmowe, na ekranie montowanym na barce, we Wrocławiu, w Brzegu, Opolu, Kędzierzynie-Koźlu, Gliwicach, Krapkowicach. Veranika i Szymon prowadzili warsztaty filmowe i fotograficzne, Ad hoc zapraszaliśmy maluchy do mini-konkursów, a z zapałem uczestniczyły w warsztatach modelarskich, kleiły kartonowy model Nadbora, malowały, rysowały.



Magda i Mariusz opowiadali o życiu i pracy na odrzańskich statkach, zapraszali maluchy do zabawy „Jestem żeglarzem”, przybliżali baśnie i legendy wodniackie, Viadrusa – patrona Odry. Odwiedzali nas weterani żeglugi odrzańskiej, jak Norbert Sapok, z wodniackiego, śląskiego rodu Sapoków, który dał Odrze dziesiątki szyprów i wodniaków. Odwiedzali nas dziennikarze lokalnych mediów, radia i telewizji, materiał z Krapkowic znalazł się nawet na antenie ogólnopolskiej, mimo, że nikt nie zginął, nikt się nawet nie pokaleczył, wyjąwszy może Marcina i Marka – bosmana, którzy rozluźnieni bliskim zakończeniem rejsu pospadali ze schodni, nie do wody – do

ładowni. Na szczęście przeżyli. Nic się im nie stało, a jednak, mimo to, telewizja zauważyła naszą barcę, Odrę. Czy ponad 10.000 mieszkańców miast nadodrzańskich, którzy nas zauważyli to dużo, czy mało, czy wysiłek włożony w przygotowanie i prowadzenie rejsu Odrzańskiej Odysei wart jest uwagi?



Dziękujemy naszym partnerom i wszystkim, którzy z oferty programowej Odrzańskiej Odysei zechcieli skorzystać.



Możliwy był dzięki wsparciu ze strony Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, dzięki zaangażowaniu w realizację projektu ze strony Gminy Krapkowice i burmistrza Krapkowic Andrzeja Kasiury, Powodzenie projektu zawdzięczamy ogromnej pomocy ze strony Wydziałów Oświaty miast nadodrzańskich, zwłaszcza Opola i Krapkowic. Oby z zaangażowania w sprawy z Odrą związane tych ostatnich inni czerpali.

1 październik 2018 – poniedziałek

Idziemy do Wrocławia, z Oławy. Przed Opatowicami stajemy. Czekamy aż zostanie prześluzowany Bizon. Tak oto na całej trasie z Wrocławia do Gliwic i do Wrocławia spotkamy pierwszy statek. Mijałymi kaczki, łabędzie, kormorany, czaple, bobry, kilka kajaków, chyba rzeczników żeglugi kajakowej Koźle – Berlin, w opiniach eko-manów ma zająć miejsce żeglugi towarowej. Czemu nie. Budujemy autostrady, tiry, im drożej tym lepiej – zawsze więcej można uk...ść.

Śłużujemy. Na pokład wchodzi Mariusz z Damianem, w awanporcie śluzy Szczytniki czeka spragniona warsztatów muzealnych szkoła. Czy się doczeka? Próbowaliśmy wczoraj przełożyć to na wtorek, nie udało się, mail zagubił się w falach Odry. Na wtorek i środę, 2 i 3 października mamy już komplety zgłoszeń na warsztaty muzealne, plastyczne, filmowe, fotograficzne.

Cumujemy barkę przy Nadborze. Robimy porządki. W końcu opuszczamy Ireń, przygotowaną do przyjęcia kolejnych grup.

Zobacz pełny materiał: <http://www.fomt.pl/index.php/projekty/aktualne/odrzska-odyseja-2018>

Dziedzictwo

Wieża ciśnień Dzierżoniów

W Dzierżoniowie początkowo czerpano wodę z ujęć przy Bramie Wodopojowej. Od początku XIX w mieście, obok wielu studni prywatnych, funkcjonowało 13 studni publicznych, w których z czasem zainstalowano pompy. Cztery z nich usytuowane były w narożach rynku, kolejne przy murach obronnych, koło pałacu książęcego, klasztoru i w innych ważnych punktach miasta. Ciągłe kłopoty z niedostatkami wody próbował w latach 20. XIX w. rozwiązać geolog – inż. Lange. 23.01.1823 r. złożył projekt budowy wodociągu miejskiego, którym pompy miałyby tłoczyć wodę do rynku od Przedmieścia Młyńskiego bądź rzeki Piławy.

Również inny projekt, tym razem budowy rurociągu grawitacyjnego czerpiącego wodę z rzeki Piławy bądź potoku Bielawica, pozostał bez echa. Uparty Lange złożył w 1824 kolejny - budowy modrzewiowego rurociągu prowadzącego wodę do miasta z Dobrocina lub Brzęczka. Jego koszt, bez sieci miejskiej, sięgać miał 5.500 talarów co zaważyło na odrzuceniu projektu przez magistrat. Do propozycji inż. Lange nawiązał w 1865 r. inż. Menzel, który rozwinął je o tyle, że proponował budowę stacji pomp, która czerpiąc z napędu parowego, tłoczyć miała wodę do zbiornika, sytuowanego w pobliżu Gimnazjum. Także ten, jak i kolejny projekt z 1873 r. został odrzucony, a to z powodu braku środków na jego realizację. Po dziesięciu niemal latach tej nie dało się już dłużej odkładać.

W 1881 r. sprowadzono do miasta słynnego różdżkarza hr. Wrschowca, który wskazał wiele możliwych do eksploatacji punktów wodnych. Na podstawie jego ustaleń inż. Pfeffer z Halle – budowniczy wielu wodociągów

miejskich Śląska i Pomorza - opracował plan budowy wodociągu centralnego.

Wodę miano czerpać ze studni sięgającej źródła bijącego powyżej miasta, w kierunku na Roztocznik. Wywiercono studnię, jednak zbyt głęboką by zyskać właściwy technicznie efekt. Kierownictwo robót przejął inż. Salbach z Drezna, znany m.in. z budowy wodociągów dla Strzegomia i Nowej Rudy, który w pobliżu pierwszego odwiertu nakazał budowę nowej studni, płytszej. Sięgnęła głębokości 8,0 m i dostarczała ok. 840 l wody/min. Budowa wieży ciśnień przy ul. Wodnej, stacji pomp i sieci miejskiej przebiegała na tyle sprawnie, że 30 maja 1885 cały system oddano do eksploatacji. Rozbudowano go w latach 1924 – 1927 o nowe ujęcia w Bielawie skąd rurociągami poprowadzono wodę do sieci miejskiej Bielawy a dalej do Dzierżoniowa, Pieszyc i Piławy Górnej. Nieco później, w latach 1934 – 1935, dla ujednoczenia ciśnienia w sieci i zabezpieczenia rezerwy wody zbudowano w pobliżu rynku dzierżoniowskiego – przy ul. Pocztowej - drugą wieżę ciśnień.



Dzieje wodociągów Dzierżoniowskich, wspólnych też dla Bielawy, Piławy Górnej i Pieszyc dokumentują funkcjonujące w krajobrazach kulturowych budowle, prowadzące również w historię techniki i budownictwa wodociągowego. Wskażmy na imponującą wieżę ciśnień przy ul. Wodnej z 1884 r. wzniesioną z granitu (cokół) i czerwonej cegły (trzon i głowica). Dolne partie budowli wyróżniono na elewacji skośnym gzymsem uskokowym a niewielkie nadwieszenie cylindrycznej głowicy nad trzonem arkadkowym, konsolowym gzymsem z piaskowca, który w mniejszej skali powtórzono pod okapem stożkowego, mocno spłaszczonego dachu. Głowica kryje wieżowy zbiornik wody, o pojemności 350 m³, stalowy, cylindryczny o lekko wypukłym dnie, którego krawędzie wsparto na kamiennym wieńcu. Historyzm architektury zaciera techniczny charakter budowli, chociaż niezupełnie, bowiem jej język operuje formami właściwymi romanizmowi i Rundbogenstilowi – stylowi „łuku pełnego” przypisywanego w XIX stuleciu architekturze przemysłowej. Dzisiaj o randze tego dzieła jako dobra kultury przesądza zarówno architektura jak i jego uzbrojenie techniczne – wieżowy zbiornik wody o dnie wypukłym, jaki od lat 60.

XIX w. zaczął wypierać zbiorniki typu kadzi o dnie płaskim, by wreszcie w latach 90. ustąpić miejsca doskonalszemu pod względem statycznym zbiornikowi inż. Otto Intze, patentowanemu w 1883 r.

Jego zbiornik, którego dno kształtowano z dwu elementów ściętego stożka skierowanego ku dołowi i wycinka powierzchni kuli o strzałce skierowanej w górę wspierany był na pierścieniu powstałym w miejscu przecięcia się dwu figur – stożka i kuli, który stanowił optymalny punkt oparcia zbiornika. Zbiornik Intzego, a położył on ogromne zasługi dla budownictwa wodociągowego Europy, a także dla ochrony przeciwpowodziowej Dolnego Śląska, które doceniono wmurowując w 1927 roku jego kamienną głowę w fasadę wrocławskiej Technische Hochschule, jako jedną z 9 w panteonie techników, którzy wnieśli znaczący wkład w rozwój kultury technicznej Śląska. Intze zupełnie zmienił też kształt i architekturę wodociągowych wież ciśnień, wprowadzając w krajobrazy kulturowe Europy stożkowe budowle z mocno nadwieszonymi nad trzonami, cylindrycznymi głowicami, co zasadniczo obniżało koszty ich wznoszenia.

Europejskie Dni Dziedzictwa – Niegów 2018

W dniach 15-16 września 2018 r. odbyły się imprezy przygotowane przez Stowarzyszenie „Bractwo Zabrodzkie” w ramach Europejskich Dni Dziedzictwa pod hasłem *Niepodległa dla wszystkich*.

15 września 2018 r. o godzinie 12.00 wyruszył spod starego zabytkowego młyna w Niegowie rajd rowerowy „Szlakiem Niepodległej”. Na trasie rajdu uczestnicy (26 osób) odwiedzili między innymi:

- Kapliczkę powstańczą 1863 r. w Gaju,
- Szkołę Podstawową im. Wacława Sieroszewskiego w Kozłach,
- Pomnik Tadeusza Kościuszki w Dąbrówce.

Metą rajdu był młyn w Niegowie, gdzie uczestnicy zwiedzili zabytek i posilili się kielbaskami pieczonymi przy ognisku.

W godzinach popołudniowych dzieci i młodzież korzystali z boiska do gier zespołowych. O godzinie 21.00 rozpoczął się przy młynie wieczorny pokaz kina plenerowego, w którym zaprezentowano filmy dokumentalne o drogach do niepodległości.



Wewnątrz młyna dla zwiedzających przygotowano dwie wystawy:

- *Ocalić od zapomnienia* (I piętro), na którą składały się stare albumy rodzinne, wiersze, książki, portrety, mapy (przygotowała Barbara Redlicka),
- *Bohaterowie Niepodległej* (II piętro), przedstawiająca biografie osób upamiętnionych na tym terenie, walczących o niepodległość: Tadeusz Kościuszko, Jan Matliński, Bronisław Deskur, Wacław Sieroszewski (przygotowało Bractwo Zabrodzkie). Wystawę wzbogacała ciekawa kolekcja Jerzego Siedlarczyka pokazująca fragment zbioru siodła z I poł. XX w. oraz elementy uzbrojenia: szable, kosy, bagnety.

16 września 2018 r. o godzinie 9.00 pod młyn w Niegowie przyjechał kowal Edward Danaj ze swoim warszatem. Podczas inauguracji warsztatów pt. ***Biała Broń Powstańców 1863 – warsztaty kowalskie***, prezentował między innymi kucie kos dla koszyńców.

Około godziny 13.00 przeprowadzono quiz wiedzy historycznej o Polsce, w którym wzięło udział ponad 20 osób. Najlepszym uczestnikom wręczono nagrody.

Następnie młyn zamknięto i wszyscy goście z organizatorami udali się do klasztoru Zgromadzenia Sióstr Benedyktynek Samarytanek Krzyża Chrystusowego w Niegowie (ok. 40 osób). Na miejscu zostali oprowadzeni po Sali Pamięci Matki Wincenty (Jadwigi Jaroszewskiej), a ok. godziny 15.00 udali się do kapituły klasztornej gdzie wysłuchali wspomnień sióstr zakonnych (ss Scholastyka, ss Noemi) przeplatanych nagraniami ze starych płyt, które towarzyszyły powstańcom na przestrzeni lat. Po drodze o godzinie 16.30 grupa odwiedziła lokalną świątynię w Niegowie, po której oprowadzał ks. proboszcz Andrzej Rybicki.

W wydarzeniach EDD 2018 wzięło udział ok. 100 osób.



I Turniej Siatkówki Plażowej – Niegów 2018

Od 15 sierpnia do 16 września 2018 r. były prowadzone rozgrywki w siatkówkę plażową, które przy zabytkowym młynie „Nowość” zorganizowało Stowarzyszenie „Bractwo Zabrodzkie”. 16 września br. odbyły się ostatnie mecze finałowe w kat. „Open”, dekoracja zwycięskich drużyn w kat. „Junior” i kat. „Open”. Wręczono symboliczne pucharki, dyplomy za uczestnictwo i nagrody.

W kategorii Junior I miejsce zajęła para Daniel Banasiak i Karol Chmiel, II miejsce zajęli Krystian Rzepkowski, Mateusz Napłoszek, III miejsce zdobyli gracze Karol

Giziński, Bartosz Dybek. Natomiast w kategorii Open I miejsce przypadło drużynie „Młodzi Gniewni” (Marek Oleksiak, Łukasz Kowalski), II miejsce zajęła drużyna „Ona i Ja” (Monika Krynicka i Dawid Dąbrowski), III miejsce wywalczyli „Adamy” (Mateusz Bala i Sebastian Klusek). Rozgrywki prowadził spiker sportowy Paweł Zięba. Zainteresowani gracze i kibice na zakończenie spotkania zwiedzili stary młyn w Niegowie oraz skorzystali z poczęstunku przy grillu, który przygotowali organizatorzy



Górnictwo

Koksownie Dolnośląskiego Zagłębia Węglowego

Historia koksownictwa na terenie obecnego miasta Wałbrzycha ma długą historię, rozpoczęła się bowiem w roku 1776. Wtedy to nadleśniczy Hochbergów, J.Ch. Heller w oparciu o książki z bogatej biblioteki zamkowej z Książa podjął pierwsze próby koksowania węgla. Początkowo, w prymitywnych piecach łączono węgiel ze słomą lub gliną w temperaturze 550 st. C i wypalano jak węgiel drzewny. Sam proces koksowania trwał aż 28 dni. Pomimo początkowych niepowodzeń już w 1793 roku w Wałbrzychu pracowały już 4 koksownie przykopalniane, na Sobięcinie pracowało 7 podwójnych pieców koksowniczych.



W 1798 r. roczna produkcja koksu osiągała wynosiła ok. 4,5 tysiąca ton. Natomiast sto lat później w Wałbrzychu pracowało aż 948 komór piecowych, których wydajność wynosiła 540 tys. ton koksu rocznie. Tak dużą ilość koksowni tłumaczy fakt, że tutejszy węgiel, choć trudno dostępny, był wysokoenergetyczny, przez co doskonale nadawał się do produkcji koksu. W roku 1858 już działały w okręgu 34 piece koksownicze. Druga połowa wieku XIX przyniosła znaczną modernizację procesu produkcji koksu.

Koksowania „Biały Kamień”

Zakład Koksowniczy nr 3 powstał na przełomie XIX i XX wieku. Na początku jako mała koksownia z rzędem pieców koksowniczych typu "Otto", zajmująca się przerabianiem węgla na koks, który to był potrzebny do wypalania m.in. stali. Charakterystycznymi obiektami tego kompleksu koksowniczego była m.in. wieża węglowa z

W latach 80. XIX w. zaczęto stosować regeneratory i oprócz koksu odzyskiwano też gaz koksowniczy. W owym czasie rozpoczęto także produkcję brykietów węglowych. Do roku 1961 cztery wałbrzyskie koksownie („Victoria”, „Bolesław Chrobry”, „Biały Kamień” i „Mieszko”) były samodzielnymi przedsiębiorstwami. W lipcu 1961 r. połączono je tworząc przedsiębiorstwo Zakłady Koksownicze „Wałbrzych”. W szczytowym okresie w wałbrzyskich koksowniach pracowało 3,5 tys. pracowników.

XIX wieku, która została przebudowana po roku 1905. Dodatkowo w skład zakładów koksowniczych wchodził zabytkowy budynek wzbogacania koksu.

Na terenie zakładów koksowniczych istniała elektrownia, która działała do roku 1945.



Funkcjonowała tutaj duża ilość obiektów przemysłowych, które w tamtych czasach były kluczowym elementem zakładów koksowniczych, były to m.in.: stacja przepływu, kontroli, wzbogacania i magazynowania gazu. Wytwarzany tutaj gaz koksowniczy był przesyłany do Jeleniej Góry i okolic oraz do Świdnicy.

Koksownia zakończyła swoją działalność w 1989 z powodu powszechnej modernizacji, likwidacji kopalń oraz z powodu zanieczyszczeń środowiska, które niosły z sobą produkty koksowni, m.in. kwas siarkowy, substancje amoniakalne, w tym siarczan amonu.

Koksownia Mieszko

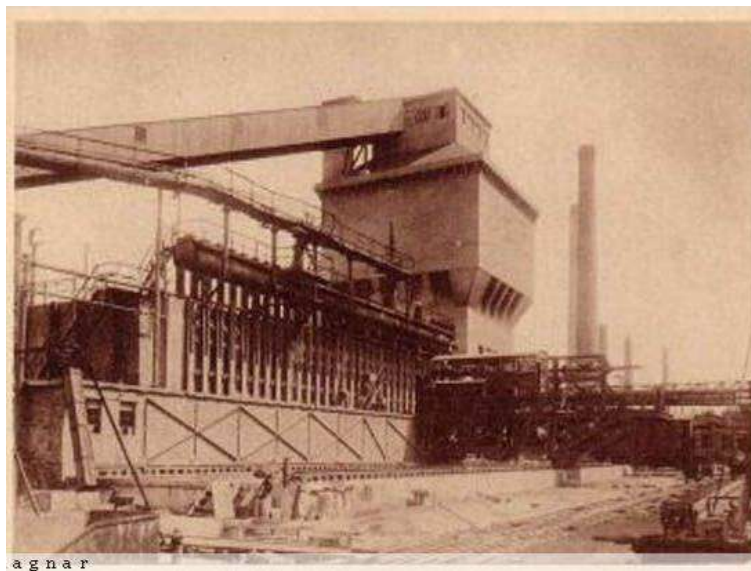
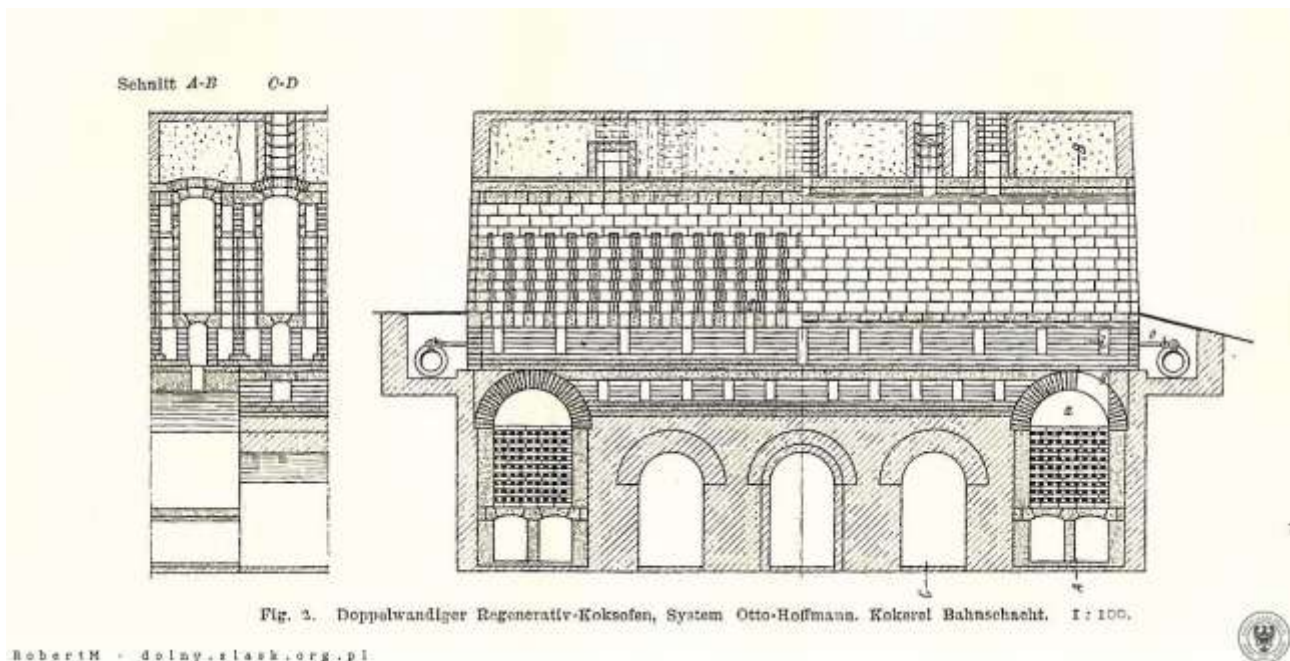
Koksownię „Mieszko” zbudowano w 1905 roku na terenach kopalni o takiej samej nazwie. Właścicielami zakładu była rodzina Kulmitz. Zakład posiadał dwa ogromne i bardzo charakterystyczne kominy, wysoką wieżę węglową. Nad wejściem widniał wykuty herb właścicieli. Sam zakład górował nad dzielnicą Podgórze (Dittersbach) otoczony zielonym lasem, dlatego był nazywany przez wałbrzyszan „Zieloną Koksownią”.

Po wojnie zakład przejęli Polacy, po 1964 roku został formalnie odłączony od kopalni Mieszko. Koksownia zakończyła swoją działalność w 1989 z powodu zanieczyszczeń środowiska, oraz przekształceń Dolnośląskiego Zagłębia Węglowego.

Dzisiaj ślad po niej zupełnie zginął. W listopadzie 2004 zostały rozebrane ostatnie budynki. Po 2007 roku zdemontowano bramę wjazdową.

Koksownia Bolesław Chrobry

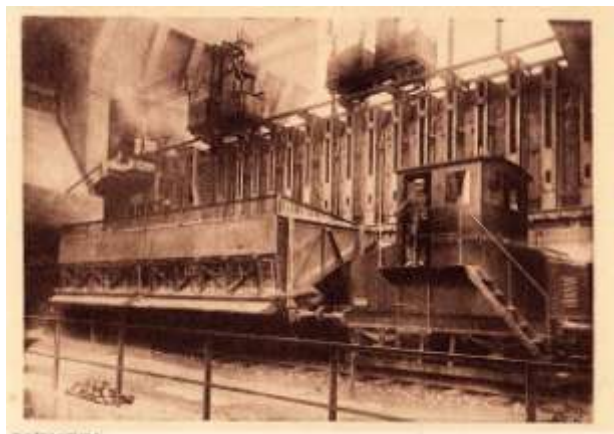




W 1886 roku powstała koksownia Bolesław Chrobry przy Kopalni Bolesław Chrobry, mieszczącej się przy ulicy Ludwika Beethovena.

W roku 1924 w koksowni „Bolesław Chrobry” wybudowano baterię zawierającą 30 wąskich i wysokich komór systemu „Kopers”, w 1928 roku zbudowano kolejną baterię systemu Otto.

Po II wojnie światowej przebudowano znacznie budynki samej koksowni. Koksownię zlikwidowano w 1999 roku. Dziś pozostały po niej tylko relikty- resztki fundamentów. Charakterystyczna wieża węglowa zniknęła z krajobrazu Wałbrzycha w maju 2004 roku.



Koksowania Victoria

To jeden z najstarszych, nieprzerwanie pracujących zakładów na Dolnym Śląsku. Już w 1784 roku na obszarze obecnej koksowni Victoria koksowano węgiel w mielerzach. W 1798 dokonana się tu duża zmiana - wybudowano siedem pieców koksowniczych na wzór angielski.

W 1858 powstał piec Appolina, który miał boczne kanały do spalania gazów.

Koksownia Victoria posiada pięć baterii koksowniczych systemu Otto typu Vi-75, pierwsza i druga pochodzi z 1928 roku, trzecia z 1954, czwarta z 1959 a piąta z roku 1962. Zakład był wielokrotnie modernizowany, w szczególności same baterie. Zabytkowa już dzisiaj architektura nawiązuje do najstarszych na terenie obiektów – nadszymbia szybu Wojciech, czy budynku warsztatu energetycz-

nego i stolarni z 1904 roku, są to też modernistyczne, żelbetowe bryły. Najciekawszym jest budynek benzolowni z 1929 roku przypominający dawną wieżę obronną. W 1999 roku Przedsiębiorstwo Państwowe Zakłady Koksownicze „Wałbrzych” zostało przekształcone w Jednoosobową Spółkę Skarbu Państwa- Zakłady Koksownicze „Wałbrzych” S.A., a w styczniu 2007 roku zmieniono jej nazwę na Wałbrzyskie Zakłady Koksownicze „Victoria” S.A.

Sprężarka szybu Krakus

Z końcem XIX wieku rosły potrzeby dostarczania do wyrobisk górniczych ogromnych ilości powietrza. Równocześnie coraz częściej sięgano do napędu pneumatycznego, nie tylko narzędzi, także środków transportu, m.in. kolejek łańcuchowych. W 1913 w kopalni Bolesław Chrobry pracowało 16 linii o łącznej długości 12 km, transportujących roczne 1,2 miliona ton węgla. W kopalni Dawid (Tytus) długość tych linii wynosiła wówczas ok. 3 km. Rozbudowane urządzenia kolejek o napędzie pneumatycznym, ekonomicznych, występowały również na 2 i 3 poziomie kopalni „Thorez”. Kopalniane układy pneumatyczne, służące zresztą realizacji wielu zadań, składały się ze sprężarki z napędem, sieci rurociągów oraz zespołu odbiorników.



Napędzana była silnikiem elektrycznym o budowie otwartej produkcji Siemens Schuckert Werke. Wirnik silnika asynchronicznego osadzony był bezpośrednio na wale sprężarki.

Była ona interesująca nie tylko z uwagi na wiek, także ze względu na rzadko stosowany układ tłokowy, parametry techniczne, konstrukcję, wielkość i unikatowy system chłodzenia międzystopniowego.

Stanisław Januszewski

Jeszcze w końcu XX wieku na szybie Krakus funkcjonowała sprężarka produkcji wałbrzyskiej Huty Karol z 1917 roku, w latach 1957-1958 przeniesiona tutaj z szybu Jan w Wałbrzychu. Była to sprężarka tłokowa, 2-cylindrowa, mocy 471 KM. Mówimy była, bowiem w końcu lat 90. XX w. przeniesiono ją do wałbrzyskiego Muzeum Górniczego, porzucono na placu, a budując wałbrzyski Park Wielokulturowy Stara Kopalnia nie zadbane by ją zmontować i właściwie eksponować. Zdecydowano się na ekspozycję atrapy, kilku reliktyw. Reszta zasilila huty, nie bacząc, że maszyna objęta była ochroną prawną – przez wpis do rejestru zabytków woj. dolnośląskiego.

Na szczęście dla wandalii polskie prawo działa wybiórczo.

Sprężarka pracowała pod ciśnieniem 5,5 Atm., wydajność sięgała 5000 m³/h.



Budownictwo lądowe

Most podnoszony

Jedyny w Polsce znajduje się nad Odrą – w Nowej Soli. W dziejach tego miasta jak również i związanego z nim portu stale przewija się motyw mostu. Kartografia z 1753 roku mówi o istnieniu stałego, drewnianego mostu łączącego miasto z portem. W 1831 roku zbudowano w tym miejscu drewniany most zwodzony, dwukłapowy. W 1896 roku przebudowano go na metalowy. Wreszcie w 1927 roku na kanale portowym stanął most podnoszony.

Ten typ mostu mieści się w grupie mostów ruchomych. Stosowane bywają zwykle w miastach portowych oraz na skrzyżowaniach szlaków żeglugowych z drogami kołowymi lub żelaznymi dla przepuszczenia taboru pływającego.

Są one wyposażone w urządzenia mechaniczne umożliwiające ich otwarcie, utrzymanie w żądanym położeniu oraz zamknięcie. Z uwagi na konstrukcję i sposób wprowadzania ich w ruch wyróżniamy kilka typów mostów ruchomych. Obrotowe, w których przeszła obraca się dookoła osi pionowej.



Do najbardziej znanych na świecie należą Canadian Pacific Railroad Bridge w Montrealu z 1915 roku o rozpiętości przeszła obrotowego 71,93 m. Szereg mostów tego typu zainstalowano w XIX w. na kanale St. Martin przebiegającym przez Paryż. Nadają mu swoistego wyrazu – podobnie jak liczne śluzy o proweniencji sięgającej lat 30. XIX stulecia. W Polsce takie mosty znajdujemy w Nowym Dolnie, Giżycku i w Nowej Wiosce – nieczynne z powodu złego stanu technicznego.

Mosty zwodzone to te, których przeszła obracają się wokół stałej lub ruchomej osi poziomej. Najśłynniejszym jest Tower Bridge w Londynie (1889-1894). Znany pozostaje również Most Pałacowy w Petersburgu, dzieło Polaka – inż. Andrzeja Pszenickiego (1909 - 1915). W Polsce posiadamy trzy czynne mosty zwodzone: dwukłapowy w Dziwnowie i dwa jednokłapowe w Rybinie.

Mosty przewozowe (przesuwne) otwierają się przez poziome przeszła wzdłuż lub ukośnie do osi mostu. Takim jest most w DarłóWKu, zbudowany w 1988 r.

Mosty przewozowe (promowe). Konstrukcja nośna przeszła umieszczona na odpowiedniej wysokości, służy za tor dla ruchomej platformy (promu wiszącego) podwieszanej na wysokości brzegów. Stosowane są rzadko. Podobnie jak mosty pływające (pontonowe) konstruowane zwykle dla celów doraźnych i znane od wieków z zastosowań militarnych. Mosty podnoszone uważane są za najbardziej ekonomiczne w grupie mostów ruchomych. Pierwszy, większy most tego typu na świecie powstał w 1894 roku w Chicago. Przesła o rozpiętości 39,62 m podnoszono tam na wysokość 43 m. Do dzisiaj największymi pozostają mosty amerykańskie na Cape Cod Canal w Massachusetts (1930), Marine Parkway w New Yorku (1937), most

im. Harry S. Trumana w Kansas City (1945). Amerykanie budowali różne typy mostów podnoszonych: dźwignią, linami z przeciwwagami, dźwignią hydraulicznie. W Europie ku ich doświadczeniom sięgnęli Niemcy wznosząc szereg mostów tego typu. Większy powstał w 1934 r. na rzece Rethe k/Hamburga (rozpiętość przeszła 75 m, wysokość podnoszenia 35,25 m). Most przez kanał portowy w Nowej Soli ma przesła o rozpiętości 12,6 m, podnoszone na wysokość 3 m, z prędkością 1,95 m/minutę. Zbudowano go 1927 r. Zniszczony w czasie działań wojennych został odbudowany w latach 1954/55.

Mechanizm podnoszący tego mostu (o napędzie ręcznym i elektrycznym) jest typowym urządzeniem dźwigowym. Służy do pionowego przemieszczania przeszła za pomocą lin nawijanych na bębny przy ruchu przeszła w górę, a odwijanych przy ruchu w dół. Zatrzymanie i blokada podniesionego przeszła realizowane jest z pomocą mechanicznego hamulca dwuszcękowego. Jest to więc pionowy dźwig, bowiem prowadnice ładunku są obciążone momentowo przy ruchu normalnym. Częściowe równoważenie sił ciężkości mostu realizowane jest z pomocą przeciwcieżarów i stalowych lin.

W 1990 r. rozpoczęto remont mostu. Zakres prac objął odbudowę zniszczonych przyczółków, wymianę skorodowanych elementów ustroju nośnego, odbudowę mechanizmów podnoszenia – bez zmiany ich konstrukcji, zastąpienie dotychczasowego pomostu drewnianego pomostem z płyt ortotropowych. Prace te przywróciły temu unikatowemu działu techniki mostowej jego funkcje użytkowe jako mostu drogowego: pieszego i kołowego. Kolejne dzieło kultury technicznej odzyskało swe walory.

Budownictwo wodne

Wrocławska Stocznia Remontowa (Odra)

Uhlemann wskazuje, że na km. 254,01 pracowała stocznia dysponująca możliwością jednoczesnego remontu 11 barek. Jej właścicielem była firma „Schlesische Dampfer Compagnie i Berliner Lloyd AG“. Niedaleko, „na km. 254,8 działała stocznia z możliwością wyciągnięcia na pochylnię 7 barek typu Breslauermaß, której właścicielem była firma „Breslauer Schiffsbau-Gesellschaft“.

Po zakończeniu działań wojennych Stocznia Remontowa we Wrocławiu była przedsiębiorstwem trzyzakładowym. Początkowo wrocławska stocznia Odra wraz ze stocznia w Malczycach i Nowej Soli zarządzana była przez Zjednoczenie Przemysłu Kotlarskiego. W jego skład wchodziły zakłady: „Odra” we Wrocławiu specjalizujące się w produkcji barek pchanych oraz mało pracochłonnych remontów barek motorowych i pchaczy, zakład w Malczycach specjalizujący się w remontach wszystkich rodzajów barek pchanych i zakład w Nowej Soli wykonujący remonty o dużych zakresach prac wszystkich typów jednostek pływających.



Z dniem 1 stycznia 1950 r. w wyniku reorganizacji przedsiębiorstw żegludowych wyodrębniono stocznie tworząc osobne przedsiębiorstwo pod nazwą Państwowe Stocznie Rzeczne, w skład którego weszła wrocławska stocznia „Odra”. Kolejna reorganizacja miała miejsce w 1951 roku kiedy powstało Ministerstwo Żegludki, które wchłonęło największe stocznie rzeczne, między innymi i stocznia „Odra”, działające jako przedsiębiorstwa samodzielne. Z dniem 1 lipca 1965 roku powołano nowe przedsiębiorstwo pod nazwą Remontowa Stocznia Rzeczna we Wrocławiu wydzielając z Wrocławskiej Stoczni Rzecznej wydział „Odra” i przeprowadzając w latach 1971-1972 jego rozbudowę. W latach 70. XX w. Remontowa Stocznia Rzeczna we Wrocławiu specjalizowała się w produkcji barek pchanych na potrzeby krajowe.

W 1979 roku zakład zatrudniał 716 osób a wartość jego produkcji sięgała 90,8 mln zł. W 1979 roku zdolność produkcyjna stoczni była oceniana na 996,3 tys. robo-

czogodzin efektywnych (rge) i była wykorzystana w 71,5% (707,7 tys. rge), w tym 138,5 tys. rge przypadało na budowę nowych jednostek, 411 tys. na remonty floty i 157,3 tys. na pozostałe prace.

Zakład „Odra” posiadał nabrzeże wyposażeniowe (100 mb), nabrzeże postojowe (70 mb), dwie pochylnie oraz instalację energii elektrycznej i sprężonego powietrza. Jedna z pochylni o wymiarach 60 x 60 m ma powierzchnię 3600 metrów kwadratowych, jest wyposażona w pięć wózków o nośności 14715 kN. Zyskała żuraw obrotowy (10 T) i cztery stanowiska lądowe.



Druga pochylnia o wymiarach 50 x 65 m ma powierzchnię 3350 metrów kwadratowych i trzy stanowiska lądowe. Posiada 6 wózków które zapewniają nośność ślipu 1471,5 kN. Na terenie stoczni znajdowały się magazyny kryte (900 metrów kwadratowych), specjalne (100 metrów kwadratowych) i place składowe o powierzchni również 100 metrów kwadratowych. Wydział kadłubów dysponował stanowiskami obróbki stali (500 metrów kwadratowych) i prefabrykacji (52350 metrów kwadratowych) wyposażony w dwie suwnice bramowe (4,5 T) i żuraw budowlany (12 T).

W skład warsztatów wyposażeniowych wchodziły ślusarnia, malarnia, stolarnia, silnikownia, kuźnia wyposażona w suwnicę belkową, wydziały obróbki skrawaniem i elektryczny. W roku 1978 produkcja stoczni wynosiła ogółem 394,5 tys. rge, w tym budowa nowych jednostek stanowiła 138,5 tys. rge, remonty floty 116,8 tys., a pozostałe prace 139,2 tys. rge.

W przypadku budowy nowych obiektów na szczególną uwagę zasługuje pierwszy tramwaj wodny „Kaczuszka”, koszarki „Ewa” i „Dorota” oraz człon socjalny szkolnego zestawu pchanego „Westerplatte II”. Niestety, tak jak w większości polskich stoczni rzecznych los stoczni jako Przedsiębiorstwa Państwowego został przesadzony.

Od sierpnia 2001 stocznia była w stanie upadłości i w konsekwencji 25.01.2002 roku została wykreślona z rejestru przedsiębiorstw. Nie oznaczało to, że fizycznie, tak jak i inna wrocławska stocznia, przestała istnieć.

Na jej „zgliszcach”, tak jak przed wojną, do dziś działają dwie odrębne firmy: „Malbo” i „Stocznia Wroclawska” - ale to już zupełnie inna historia.

.Janusz Fąfara



Westerplatte

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej uległ presji niezidentyfikowanych z imienia i nazwiska lobbystów i podjął decyzję o odbudowie statku szkolnego b. wrocławskiego Technikum Żeglugi Śródlądowej. Jeśli służyć ma to pozyskaniu głosu wyborców to jesteśmy za. Tym bardziej, że nie będzie to generować żadnych kosztów, po wyborach uśmiercając szczytny zamiar. Jeśli zaś istotnie poważnie myśli się o odbudowie Westerplatte to zdecydowanie jesteśmy przeciw, traktując deklarację w sprawie odbudowy jednostki jako woluntarystyczną i społecznie szkodliwą, ekonomicznie nieuzasadnioną, mało tego merytorycznie pozbawioną racjonalnych podstaw.

Mamy nadzieję, że tylko tych kilka słów, celowo ostro zarysowanych otworzy pole dyskusji, w toku której lobbyści odchylią przyłbice, ujawnią się i odpowiedzą też na pytanie dlaczego szastają publicznymi pieniędzmi, miast na własne barki wziąć sprawę odbudowy umiłowanej przez nich jednostki, z własnych składek. Będziemy za.

Dlaczego jesteśmy przeciw?

W naszej ocenie zestaw szkolny Westerplatte, kontener z pchaczem to złom. Próba jego odbudowy pociągnie za sobą wielomilionowy wydatek. Rozumiemy, że może to cieszyć, jako, że w gospodarce polskiej im inwestycja droższa i dłużej prowadzona – co jeszcze koszty w dwójnasób podwyższa - tym gorętszych znajduje rzeczników. Dlaczego?

Na to pytanie odpowiedzą nawet przedszkolaki.

Jeśli przyjąć, że Westerplatte po przebudowie weźmie na pokład np. tylko 20 uczniów klasy żeglugowej Wrocławskiego Technikum Mechanicznego by mogli odbyć na nim wodniacką praktykę to warto byłoby podać rachunek ile jego eksploatacja w roli statku szkolnego będzie kosztowała. Może warto byłoby wykonać symulację kosztów budowy nowej jednostki, od podstaw przystosowanej dla prowadzenia praktyk 20-osobowej np. grupy.

A może warto byłoby dać sobie spokój z inwestowaniem w Westerplatte skoro kozielskie Technikum Żeglugi Śródlądowej dysponuje statkiem szkolnym „Major Sucharski”, w znikomym stopniu wykorzystywanym, który z powodzeniem mógłby zaspokoić potrzeby także szkoły wrocławskiej.

Rozumiemy, że w lobbystach krew się może burzyć. Raz, że ostatnia propozycja generować może potrzebę współpracy, dwa, że satysfakcjonować ich mogą tylko dzieła wielkie, tym większe, że realizowane poza sferą ich odpowiedzialności.

Mamy nadzieję, że jeśli nasze uwagi wywołają dyskusję, to narodzą się inne, lepsze pomysły jak wykorzystać miliony wpuszczone w kanał.

Może emocję zastąpi chłodna kalkulacja. Statek szkolny tak, ale jaki, ile będzie kosztowała jego budowa, ile utrzymanie i eksploatacja. Nie rezygnujemy przy tym z Westerplatte. Może lobbyści się sprężą i sami przystosują go np. do roli hotelu na wodzie. Ktoś powie. Z uwagi na stopień zniszczenia i koszt przystosowania do tej roli Westerplatte to woluntaryzm.

Z pokorą przyznamy mu rację.

Stanisław Januszewski

Motoryzacja

Muzeum Przyrody i Techniki

Ekomuzeum im. Jana Puzdura w Starachowicach

27-200 Starachowice, ul. Wielkopiecowa 1, tel. 41/ 275-40-83, www.ekomuzeum.pl

Muzeum otwarto 1 stycznia 2001 roku. Obszar obejmuje 8 ha, na którym zlokalizowane są dawne zakłady wielkopieczowe powstałe w 1841 oraz Wielki Piec z 1899 roku opalany już koksem, a nie drewnem. Obejrzeć można zachowane w dobrym stanie nagrzewnice Coopera wraz z wieżą gichtociągową. Zachowała się również maszyna parowa z 1889 roku, jedna z największych maszyn parowych w Polsce.

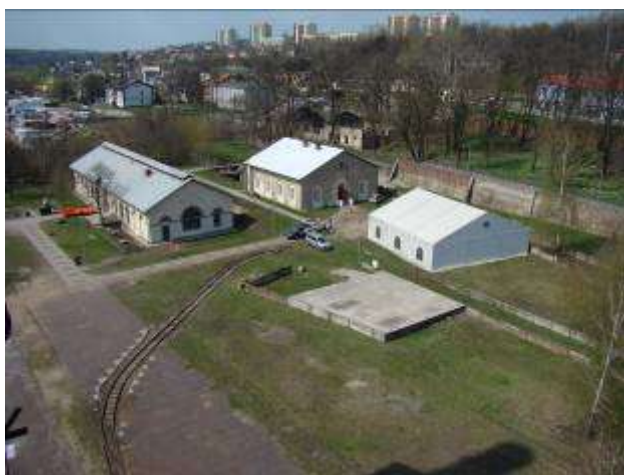
Na terenie Ekomuzeum zgromadzono samochody produkowane przez *Fabrykę Samochodów Ciężarowych* w Starachowicach. W miejscu starej fabryki zbrojeniowej z 1921 roku (Starachowickie Zakłady Górnicze) produkującej amunicję, działa polowe, haubice, działa przeciwpancerne, wyroby walcowane, odlewy i odkuwki.

W okresie międzywojennym zakład był przygotowywany do produkcji ram nośnych samochodów ciężarowych i autobusów marki *Chevrolet*, *Fiat* i *Saurer* z Warszawy.

W okresie II wojny światowej zakłady były podporządkowane zakładom przemysłowym „*Herman Goering Werke*”. Po wojnie zakład produkował dla rolnictwa: lemiesz, kilofy, brony i osie wozów konnych. Po upaństwowieniu zakładów w 1947 roku zapadła decyzja o uruchomieniu w Starachowicach produkcji motoryzacyjnej, a konkretnie samochodu ciężarowego. Pierwszych 5 egzemplarzy zaprezentowano 15 grudnia 1948 roku w budynku Politechniki Warszawskiej w czasie kongresu zjednoczeniowego partii PPS i PPR. Od 1948 roku rozpoczęto seryjną produkcję samochodu ciężarowego *Star 20* o nośności 3,5 tony, który był produkowany do 1957 roku. Zastąpił go w 1952 samochód *Star C 60*, ciągnik siodłowy wraz z naczepą *D 60*, produkowany od 1952 do 1957 roku. Od 1953 roku rozpoczęto produkcję ciężarówki samowładowniczej (wywrotki) o symboli *Star W 14* produkowanej od 1953 do 1957 roku.



Wielki Piec, na który wjeżdża winda



Widok z Wielkiego Pieca na zabytkowe budynki i namiot

Star 20 był konstrukcją okresu międzywojennego powstałą w Państwowych Zakładach Inżynierii w Warszawie, jako model *PZInż. 713*. Wykonano w 1939 roku tylko 100 szt. tego pojazdu. Ciężarówka była 2-osiowa z podwójnym układem tylnych kół. Samochód był zasilany silnikiem *PZInż. model 703, 713, 723 i 343*. Były to silniki 6-cylindrowe benzynowe o mocy 85 KM. Przewidywano silniki własnej konstrukcji, wysokoprężne o mocy 250 i 300 KM, które były w fazie badań i pierwszych prób.

W 1951 roku nastąpiła zmiana nazwy fabryki z *Zakładów Starachowickich* na *Fabrykę Samochodów Ciężarowych*

im. Feliksa Dzierżyńskiego. W 1957 roku powstał *Star 21* o ładowności zwiększonej do 4 ton, który zastąpił 3,5 tonowego *Stara 20*. W 1960 wszedł do produkcji model *Star 25*. W międzyczasie powstała ciężarówka terenowa o 3 osiach napędowych *Star 66*, którą produkowano od 1953 do 1973 roku, gdy zastąpiono go nowszym modelem *Star 266*. Na bazie podwozia ciężarówki *Star 20* zbudowano prototypowe autobusy *Star N 50* i *Star N 51* oraz seryjnie produkowane *Star N 52*. W 1955 roku zaprezentowano prototypowy autobus *Star Jot 55*, w którym również zastosowano szereg rozwiązań technicznych ze *Stara 20*.



Namiot z zabytkowymi samochodami STAR



Kabina wzorcowa umieszczona na Starze 266



Oryginalny Star 20 z pierwszego okresu



Star 25 z Kisielowa pod Cieszynem w wersji strażackiej



Star 266 R – uczestnik rajdu Paryż-Dakar



„Papamobile” – odtworzony pojazd – Star 660 M2

W Starachowickim Muzeum znajdują się pojazdy marki STAR o różnej zabudowie. Wszystkie są ustawione pod olbrzymim białym namiotem. Stoi tam z pierwszego okresu produkcji Star 20, terenowy Star 266 R, który uczestniczył w rajdzie Paryż – Dakar w 1988 roku. Jest tam od podstaw zbudowany „Papamobile”, który został odbudowany na oryginalnych podzespołach Stara 660

M2. Pojazdem tym jeździł podczas pierwszej pielgrzymki w Polsce w 1979 roku Papież Jan Paweł II (Karol Wojtyła). Stoi pod namiotem Star 25, pojazd strażacki z powiatu cieszyńskiego (Kisielów), Star 200, Star 28 oraz wiele innych czekających na remonty kapitalne. Zbiór pojazdów jest cały czas powiększany, a pozyskane samochody sukcesywnie odrestaurowywane.

Piotr Pluskowski

Ludzie Fundacji



Mieczysław Balcerkiewicz, urodzony 20 września 1947 w Kiszkwie, emerytowany kapitan żeglugi śródlądowej.

Pływanie rozpoczął w 1965 r. na statku pasażerskim Goplana. Potem były "beemki" i pchacze typu TUR. W 1973 r. przeszedł do PBH Odra-2. Pływał na holownikach Giewont i Kmicic, by w 1974 r. przejść na DP Wróblin, a następnie na warsztat pływający Monte, na którym pracował do rozwiązania przedsiębiorstwa w 2000 roku.

Z pracą na Wróblinie wiąże się wydarzenie które mogło skończyć się tragedią. We wtorek 1976 roku o godzinie 11.00 pchacz Łoś prowadził Wróblina na stanowisko robocze przy jazie Rędzin od górnej wody. Na pokładzie dźwigu oprócz załogi znajdowała się grupa remontowa śluz i jazów oraz ekipa nurków. W tym dniu w Odrze występowały duże przepływy i segmenty jazu były położone.

Słaba moc maszyny Łosia nie mogła przewyciężyć silnego uciążu wody na jaz. Cały zestaw zbliżał się powoli, ale nieuchronnie na jaz bez możliwości manewrowania. W pewnym momencie dno dźwigu zgrzytnęło o segment jazu i cały kadłub zaczął przechylać się w kierunku dolnej wody, a różnica poziomów wynosiła ponad dwa metry. Zgromadzeni na pokładzie ludzie z przerażeniem oczekiwali na rozwój wypadków. Obawiali się przebiccia dna i zatonięcia dźwigu. Szczęśliwie dźwig w przechyle oparł się o ubezpieczenie progu jazowego. Kadłub wytrzymał, ludzie odetchnęli z ulgą. Akcja ratunkowa trwała całą dobę.

W roku 1975 Mieczysław Balcerkiewicz był w załodze, która prowadziła Nadbora na Łabę do Czechosłowacji, gdzie przez kilka lat holownik pełnił zadanie „wytwornicy pary”. W 2002 roku został zatrudniony przez Fundację

Otwartego Muzeum Techniki celem uruchomienia mechanizmów D/P Wróblin. Na dźwigu pływającym, Nadborze, a od 2004 także na barce Irena do marca 2018, do przejścia w stan spoczynku, stale prowadził bieżące prace konserwacyjne jednostek, kierował pracami wolontariatu. Nadzorował okresowe prace remontowe jednostek Muzeum Odry FOMT prowadzone w stoczni. Brał udział w rejsach oświatowo-edukacyjnych mających miejsce na trasach Wrocław – Kędzierzyn-Koźle (2016) i Wrocław – Kostrzyn nad Odrą (2017), wykonując na barce Irena nie tylko prace bosmańskie, ale prowadząc również zajęcia adresowane do dzieci i młodzieży. Od wielu lat popularyzuje dziedzictwo materialne i niematerialne Odrzańskiej Drogi Wodnej. Wciąż z nami pozostaje, angażując się do wielu prac przez Fundację prowadzonych.

Stanisław Januszewski

Z cyklu: „skąd się to wzięło”

"1000 lat"

Rzeczpospolita Polska obchodzi w tym roku 100 lecie Niepodległości. Trzecia Rzesza miała przetrwać 1000 lat, istniała ledwie 12. Sowiecki Związek Rad (robotniczych, chłopskich i żołnierskich) - wg partii Bolszewików - miał trwać wiecznie. Przetrwał ledwie 83 lata.

Kpt "Nemo" - za Panią Anną z Krakowa: "W tyle wizji", TVP Info, 31.07.2018 r. - proponuje najnowsze hasło: "1000 letnia Rzeczpospolita na 100 lecie Niepodległości".

Podpisano: Kpt „Nemo”

Korespondencję prosimy kierować na adres:

H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@fomt.pl; www.fomt.pl.

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Wojciech Śledziński

Rada programowa: Stanisław Januszewski, Ryszard Majewicz, Piotr Pluskowski, Jakub Marszałkiewicz, Janusz Fąfara
Mecenas : Przeds. Budowlane ABM Sp. z o.o. Wrocław, Asmet Sp. K., Sp. z o.o. Piastów, PPUH Lemet, Branice,
Drukarnia Edytor – Wydawnictwo, Dzierżonów, Zespół Badawczo-Projektowy Mosty – Wrocław S.c.
