

# PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie  
[www.fomt.pl](http://www.fomt.pl)

Biuletyn Nr 161

Rok XV

Styczeń 2017 r.

## Muzeum stolarstwa

Od 2009 roku prowadzi je Fundacja Ziemi Krobskiej im. Prof. Rajmunda Teofila Hałasa. Mieści się w budynku dawnej Fabryki Mebli powstałej w 1922 r. z inicjatywy Teofila Hałasa – stolarza kultywującego zawód, ku któremu przysposobił go jego ojciec Franciszek i dziadek Jakub Więclawski z Krobi. On sam przekazał stolarską sztukę swym synom Teofilowi Rajmundowi i Zygmuntowi. Ich dzieło kontynuował Marek Hałas, z którego też inicjatywy Muzeum powstało, z misją przekazywania innym wiedzy o zanikającym rzemiośle i wielopokoleniowych tradycjach stolarskiego rodu, które decydowały o mistrzostwie zawodu i jego kulturotwórczej roli..

Marek Hałas odwiedził nas 21 października, słuchając wykładów prowadzonych na barce „Irena” z okazji XIII Międzynarodowego Warsztatu Archeologii Przemysłowej. Opowiedział nam o miejscu niezwykłym, o swoim muzeum w Krobi.

W 2011 ekspozycję rzemiosła stolarskiego dopełniła Biskupiańska Izba, a muzeum przyjęło

nazwę Muzeum Stolarstwa i Biskupizny. Opowiada o historii okolicy, rzemiośle, obyczajach, sztuce i kulturze Krobi i okolic.

Prowadzone są tutaj warsztaty ceramiczne, stolarskie, piśmiennicze i plastyczne. Dzieciom i młodzieży proponują obróbkę i ozdabianie drewnianej figurki, prezentują różne techniki tworzenia przedmiotów w glinie, mówią o historii pisma i kaligrafii, uczą pisać gęsim piórem i stalówką w obsadce, uczą sztuki malowania na szkle i czerpania z tradycji miejscowego wzornictwa, prowadzą ku technikom pozłotnictwa i intarsji.

Działania to również atrakcyjne o tyle, że Fabryka Mebli w niezmienionej formie przetrwała do dzisiaj, a maszyny i narzędzia niejednokrotnie pochodzą jeszcze z XIX wieku, kiedy to posługiwali się nimi Franciszek i Hałas i Jakub Więclawski, który uczył Franciszka zawodu.

Na parterze budynku produkcyjnego znajdujemy halę maszyn, gdzie obok piły tarczowej, wyrówniarki, grubościówki, piły taśmowej i frezarki pracowało jeszcze wiele innych maszyn



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

przez pędnie pasowe napędzanych z utrzymanego do dzisiaj silnika gazowego Deutz, a od 1957 r. z silnika elektrycznego. Do wszystkich maszyn pozostało wiele elementów dodatkowych, które po zamontowaniu ułatwiają pracę, części zamienne, rachunki zakupu, świadectwa konserwacji i tym podobne. Na piętrze znajduje się pracownia ręczna z pełnym wyposażeniem dla kilkunastu pracowników. Strugnice z szafkami narzędziowymi i kompletem narzędzi podpisane przez pracowników jako odpowiedzialnych za nie. Dwa piece fornirskie wodne z zestawem płyt cynkowych do okleinowania. Prasy do okleinowania. Wiele narzędzi pomocniczych

do wspólnego użytku pracowników. Setki okuć, zawiasów, zamków, uchwytów, które miały być przeznaczone do mebli, które nigdy nie zostały wykonane. Wszystkie w oryginalnych opakowaniach z oryginalnymi etykietami. Dziesiątki przykładów barwienia oraz okleinowania obrazują możliwości tego typu zakładów w tym czasie. Wiele zachowanych czasopism fachowych, katalogów świadczy o wysokim profesjonalizmie fachowców tu pracujących i szkolonych, z których ostatni jeszcze żyją.

To muzeum unikatowe w Europie. Warto je odwiedzić.

*Stanisław Januszewski*

## Pomnik Odry

W dniu 30 listopada w iście zimowych warunkach została odsłonięta tablica (oficjalna nazwa Pomnik Odry) poświęcona Wrocławskiemu Węzłowi Wodnemu. Jest to przestrzenna forma prezentująca edukacyjny model Wrocławskiego Węzła Wodnego Pomysłodawcą i realizatorem tegoż projektu jest Kamil Zaremba, twórca fundacji OnWater.pl. Odsłonięcia tablicy umieszczonej na jednym z najbardziej atrakcyjnym spacerowym trakcie Wrocławia jakim jest Wyspa Piasek i Bulwar Włostowica dokonali wspólnie Jan Pyś, dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej, Paweł Rańda – medalista olimpijski w wioślarstwie i radny miejski, Joanna Przybyszewska z urzędu marszałkowskiego i Waldemar Lisowski z Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej. Jak zapowiada pomysłodawca projektu jest to pierwszy element projektu o nazwie „Szlak Odry” którego uruchomienie ma nastąpić w drugiej połowie grudnia 2016 roku. Na granitowej tafli znajduje się graficzny symbol Wrocławskiego Węzła Wodnego po którym można wodzić palcami i odczytać jak rzeka oplata miasto, a opisy wszystkich ważniejszych budowli hydrotechnicznych napisane są również w języku Braille’a. Fundacja

OnWater planuje plenerowe lekcje z wykorzystaniem nowej tablicy które będzie można prowadzić z dziećmi niedowidzącymi i niewidomymi.

Moim zdaniem jak najbardziej słuszne jest propagowanie i promocja Odry poprzez takie działania edukacyjne o rzece która jest nierozłączną częścią składową aglomeracji miejskiej i wielka jest szkoda że nie uhonorowano w ten sposób całej rzeki a jedynie jej skromny wycinek - no bo czym że jest skromne 16,6 km W.W.W. wobec 854 km odrzańskiego żywiołu.

*Janusz Fąfara*



## Z podniesionym czołem

Zwyczajowo wraz z kończącym się starym rokiem jak każda chrześcijańska tradycja następuje podsumowanie mijającego i pobożne życzenia na nadchodzący co też chociaż do końca roku jeszcze wiele się może zdarzyć, ale idąc z duchem czasu i zwyczajami hipermarketów niniejszym chcę uczynić. Podsumowując rok ubiegły próbowałem znaleźć choćby najmniejszy pozytywny aspekt w naszym żegludowym grajdole. Niestety, choćbym nie wiem jak kombinował – nie udało się. Przykro, ale w minionych latach CUDU NAD ODRA nie było. Ale jednak tak bardzo nie do końca, bo okazuje się że w codziennej nadodrzańskiej szarości, w niewidocznej otchłani jednak światelko nadziei rozbłysło za sprawą świetlanych wizji naszego rządu w sprawie Odry i nie tylko.

Większość łodziarzy z Odry pamięta Nową Sól z lat 90. - zapyziała miejscina, bez perspektyw, z zaszarganą moralnością - tak to było. A teraz ? Coś niesamowitego, miasteczko jakby z innego wymiaru czasu. Często tam bywam i czasami mam wrażenie, że nie jestem tam, gdzie być powinienem. Cała nadrzeczna część miasteczka od tarasu widokowego przy ujściu kanału portowego poprzez przepiękną odrzańską marinę i klub żeglarski, miejsce postojowe dla większych statków, cały deptak wzdłuż kanału od Odry aż po najdalszą część basenu portowego coraz bardziej przypomina obrazek żywcem wyjęty z fryzyjskiego miasteczka. A gdy byłem tam kilka lat temu w listopadzie to zdołał mnie dogłębnie widok robotników pracujących przy układaniu kostki granitowej na całej długości skarpy brzegowej od strony deptaka. I w tym momencie przelała się czara goryczy – to co wyprawiały władze miasta przekracza wszelkie granice nadodrzańskiej, a zwłaszcza z tamtych lat wielkowiejskiej (czytaj

wrocławskiej) skromności i ortodoksyjnej ascezy. Domniemywam, że chyba w tamtym okresie nikt z władz wielkiego Wrocławia nie postawił stopy na tej ziemi, bo gdyby był, to na pewno spalił by się ze wstydu a o takim przypadku nie słyszałem. Moim skromnym zdaniem wielkie słowa uznania za to, jak małe przecież miasto potrafi zwrócić się twarzą do Odry i to z jak dumnie podniesionym czołem. A teraz korzystając z nadmiaru wolnego czasu pogrzebałem co nieco w mojej biblioteczkę i chciałem, w wielkim skrócie co prawda opowiedzieć o genezie powstawania miasta nadrzecznego i oczywiście o czynnikach kreujących rolę Nowej Soli jako miasta portowego czyli o stoczni i porcie.

Z punktu widzenia historii powstanie miasta wydaje się rzeczą banalną. Powszechnie bowiem wiadomo, że powstanie miasta zawsze było związane z dostępem do wody. Problemem nie jest historyczny związek i współzależność miasta z rzeką, ale współczesna ich koegzystencja. Miasta nadrzeczne rozwijały się generalnie szybciej od tych położonych z dala od większych rzek i najszybciej rozwijały się te, położone nad rzeką uregulowaną, taką jak Odra, co z kolei przekładało się na kolejny etap transformacji miast nadrzecznych, czyli tworzenia się procesów uprzemysłowienia. Jak wynika z badań struktury funkcjonalnej miast to początek lat siedemdziesiątych odznaczał się bardzo silnym procesem uprzemysłowienia. Niestety, proces ten w jednak mniejszym stopniu niż miasta położone nad Wisłą objął miasta położone nad Odrą. Z sześciu nadodrzańskich miast tylko jedno stało się miastem typowo przemysłowym (Kędzierzyn Koźle), a w dwu następnych przemysł stawał się tylko funkcją współdominującą ( Racibórz, Wrocław ). Pozostałe zaś miasta spełniały funkcje miast usługowo przemysłowych i takie też







funkcje należy przypisać Nowej Soli, gdzie nie- małą rolę odegrała dobrze wykształcona droga wodna, jaką była w tym czasie Odra.

Dominującą rolę w przemysłowym rozwoju XIX wiecznego miasta odgrywał przemysł o profilu hutniczo-metalowym i przetwórczym lnu. Przemysł hutniczy reprezentowały dwa zakłady: Stara Huta – założona w 1827 roku i Nowa Huta uruchomiona w 1852 r. Przemysł lniarski reprezentowały zakłady włókiennicze które powstały w 1816 r. które produkowały wysokiej jakości nici lniane. I rzecz jasna Nowosolska Stocznia której prekursorem były trzy warsztaty szkutnicze powstałe w 1844 r. Jej początki stworzył w 1880 roku majster stocznio- wy, Otto Gurschke, który przybył do Nowej Soli z Krosna Odrzańskiego w 1880 roku. Nowy obiekt powstał w ciągu roku wraz z budynkiem mieszkalnym dla majstrów, pomieszczeniami biurowymi, magazynem i warsztatem kowal- skim. W stoczni tej początkowo tylko remonto- wano barki, ale już po uruchomieniu portu także holowniki parowe. Gurschke znany był jako budowniczy 350 tonowej barki tz. „wrocławki” ( Breslauer Maß ), która charakteryzowała się większą prędkością i lepszą sterownością od pozostałych. Później też budował już większe, 500 tonowe barki tzw. „duże wrocławki”. Po I wojnie światowej do firmy przystąpił Otto Gurschke junior, który zainicjował budowę barek sta- łowych. W 1924 r. popadli w tarapaty finansowe i sprzedali stocznię w 1925 r. Wschodniemu Towarzystwu Ubezpieczeniowemu dla Żeglugi Rzecznej. Dyrektorem został Ewald Machule, a członkami przeważnie prywatni przewoźnicy. Powiększono stocznię i zainstalowano pierwszy dźwig elektryczny. Z początku budowano barki 700 tonowe, ale z biegiem czasu przestawili się wyłącznie na remonty barek rzecznych. W trak- cie działań wojennych (II wojna światowa ) de- wastacja i zniszczenia stoczni były niewielkie. Po przejściu przez Polaków w roku 1946 stocznia



przeprowadzała remonty zatopionego taboru rzecz- nego. W latach 1950–1952 przeprowadzono modernizację stoczni poprzez rozbudowę zaple- cza produkcyjno-socjalnego.

W swojej powojennej historii stocznia nie- jednokrotnie zmieniała nazwę oraz właściciela. Początkowo nazywała się Państwowa Żegluga na Odrze – Stocznia Nowa Sól, następnie Że- gluga na Odrze – Baza Remontowa Nowa Sól i Stocznia Remontowa Żeglugi Śródlądowej. W owych czasach stocznia specjalizowała się w remontach taboru pływającego takiego jak barki bez napędu, holowniki, barki motorowe i pchacze. Przeprowadzona w końcu lat 60 tych g tych gruntowna modernizacja umożliwiła remonty wszystkich jednostek pływających, a w latach 70 i 80 tych stocznie rozpoczęła bu- dowę nowych jednostek pływających w koope- racji ze stocznia w Wrocławiu dla armatorów z Niemiec i Holandii.

W połowie 1995 roku stocznia postawiona została w stan upadłości, a w roku 1997 majątek stoczni zakupiła grupa kapitałowa pod nazwa Stocznia „Konstal” S.J. Specjalizowała się ona w budowie kadłubów barek pchanych, barek motorowych oraz innego typu specjalistycznego taboru pływającego. Nie będę omawiał całkiem współczesnych dziejów historii stoczni, gdyż toczy się ona w zupełnie dla mnie i nie tylko niezrozumiałym chaosie i niejasnych doniesie- niach, a nie chciał bym przypadkiem przekreślać rzeczywistości. I niech tak na razie pozostanie.

Kolejnym przykładem związku miasta z Odrą i z Europą jest historia nowosolskiego portu.

Jego powstanie jest nierozdzielnie związane z warzelnią soli. W roku 1592 zamykając staro- rzecze Odry otaczające wyspę „ Mały Lasek” założono pierwsze warsztaty szkutnicze które przekształciły się w wyżej omawianą stocznia. Pod koniec XIX wieku wraz z rozwojem stoczni rozbudowano infrastrukturę przeładunkową i wybudowano nowy most zwodzony. Pierw-



sze większe parowce port zaczął przyjmować w roku 1897. W tym czasie ciągle port ulegał modernizacji, postawiono pierwsze stalowe dźwigi, wzmocniono nabrzeże. Po zakończeniu I wojny światowej wybudowano składy paliw, i uruchomiono nowy, stalowy most portowy. Do roku 1927 portem administrowało miasto, później wydzierżawiony został Towarzystwu Parowej Żeglugi Rzecznej w Fürstenbergu. Do chwili rozpoczęcia II wojny światowej nowosolski port był jednym z najbardziej prężnych portów Odry środkowej.

W czasie II wojny światowej pełnił ważną rolę przeładunkową na Odrze. W przeddzień zajęcia miasta przez wojska radzieckie w porcie znajdowało się kilkadziesiąt barek a w trakcie walk o miasto kilka zostało zatopionych. Do 1946 roku portem zarządzali Rosjanie, w latach 50 i 60 znaczenie portu ograniczyło się do formy bazy jednostek oczekujących na remonty. Na początku lat 70 tych po dokonanych remoncie nabrzeża i modernizacji urządzeń dźwigowych wznowiono działalność przeładunkową. Ładowano przeważnie na eksport miedź z pobliskiej huty miedzi w Głogowie i odpady poflotacyjne, klinkier a w imporcie wyładowywano paszę, zboża i nawozy. Ostatnią jednostką która doszła z ładunkiem cementu 25.05.2003 r. była BM-5112, a przed nią pod załadunek kostki brukowej weszła 06.05.2003 r. BM-5109. Ostatnim statkiem w porcie ładującym konstrukcje wielkogabarytowe był Bizon 149. A teraz, port



już najprawdopodobniej już nigdy nie będzie portem handlowym, jedyni świadkowie historii miasta portowego powoli wykruszają się. Pozostał jedynie mało reprezentatywny kawałek historii Żeglugi na Odrze, była własność Odratransu, dziś własność prywatnego właściciela która już od lat kreowała niechlubny wizerunek marki firmy. A na łodziarskie ploty zawsze można wpaść do „Majówki”, czyli przepięknej pasieki Zdzisia Maja i delektować się pyszną kawą z miodem i nie tylko, oraz zaglądnąć do firmy „Glas” Jurka Sołowskiego, znanego jako „Piękny Lolo”.

I kończąc chciałbym wszystkim czytającym ten tekst życzyć aby wszyscy mieszkańcy nadodrzańskich i nie tylko miast i miasteczek tak jak mieszkańcy Nowej Soli mogli patrzeć na rzekę z podniesionym czołem.

*Janusz Fąfara*

## **Rzeka Widawa jako element ochrony przeciwpowodziowej miasta Wrocławia**

Ocenia się, że powódź, która nawiedziła Wrocław w lipcu 1997 r. była największa w historii miasta a może i rzeki Odry. W powodzi zginęły 54 osoby a straty materialne oszacowano na 12 mld zł. Szacunki przepływów katastrofalnych wód powodziowych w Odrze powyżej

Wrocławia wynosiły od 3600 do 3700 m<sup>3</sup>/s. Maksymalny zrzut z Odry do Widawy wyniósł około 190-220 m<sup>3</sup>/s, podczas gdy maksymalny dopływ z własnej zlewni Widawy oceniono na 30-40 m<sup>3</sup>/s. Aby zapobiec katastrofalnym powodziom podjęto prace, które mają zabezpie-





czyć tereny wzdłuż Odry przed powodzią. W ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry w oparciu o umowę pożyczki i kredytu z Banku Światowego i Banku Rozwoju Rady Europy przygotowany został i wdrożony do realizacji Projekt Modernizacji Wrocławskiego Węzła Wodnego. Przyjęty przepływ obliczony dla powodzi 1000-letniej jest równy 3100 m<sup>3</sup>/s. Kanał Odra – Widawa będzie miał przepustowość 300 m<sup>3</sup>/s, a rzeka Widawa 366 m<sup>3</sup>/s. Korytem Odry w obszarze Wrocławia bezpiecznie popłynie 2800 m<sup>3</sup>/s. Pozostałą część wód powodziowych mają zatrzymać: zbiornik w Raciborzu, poldery Buków a rzeka Widawa przejąć nadmiar wód dopływających do Wrocławia co pozwoli zredukować przepływy do bezpiecznych rozmiarów. Przyjęcie z Odry 300 m<sup>3</sup>/s wiąże się ze znaczną przebudową kanału Odra - Widawa a także samej rzeki Widawy i jej obwałowań na 23-kilometrowym odcinku do ujścia do Odry. Wlot do kanału z Odry znajduje się na prawym brzegu (półce) terenów zalewowych rzeki Odry, w pobliżu stopnia Bartoszowice, na 244,5 kilometrze.

Konieczna była budowa nowego jazu wlotowego, złożonego z 3 ruchomych zamknięć i z jazu stałego,

- modernizacji obwałowań kanału Odra-Widawa i w dolinie Widawy,
- poszerzenie 3 mostów kolejowych i 4 mostów drogowych,
- budowa 2 nowych mostów autostradowych.

Opracowany przez SOGREAH Grenoble (Francja) model matematyczny oparty został o wykonane studia ekologiczne, geodezyjne, hydrauliczne i geologiczne, które stanowią podstawę do tego modelu. Aktualne wymiary kanału są wynikiem modelowania hydraulicznego wykonanego przez SOGREAH. Konieczna była jednak aktualizacja niektórych rozwiązań, wynikająca z konsultacji ekologicznych i społecznych oraz z nowych badań geodezyjnych, geotechnicznych i hydraulicznych wykonanych w latach 2008–2011.

Projekt jednak budzi pewne obawy, które zrodziły się przy analizie dostępnych materiałów. Przekroje koryta międzywała wykonano w miejscach powyżej lub poniżej trwałych przeszkód w korycie. Żadne z tych wyliczeń modeli matematycznych nie objęło przewężeń. Całkowite wyłączenie koryta i międzywała Starej Widawy z przepływu wielkich wód poprzez przesunięcie modernizowanego wału bliżej koryta Widawy o ca 100–200 m spowoduje piętrzenie wód. Decyzja ta wiązała się głównie z ochroną domów jednorodzinnych w Psarach, wybudowanych po 2004 r. w pobliżu prawego brzegu Starej Widawy. W prawdzie zaplanowano wykonanie specjalnych przepustów blokujących przelewanie się wody z Widawy do Starej Widawy podczas przepływów powodziowych to jednak nie daje to gwarancji, że woda nie przedostanie się do starorzecza. Kiedyś w rejonie Wojnowa znajdowały się poldery, które przy dużej fali po-

Lokalizacja przekrojów 6: Widawa



wodziowej miały przyjąć nadmiar wody. Część tych terenów przeznaczono po budownictwo jednorodzinne. Podobnie na Kozanowie pod budownictwo wielorodzinne przeznaczono tereny depresyjne, gdzie woda w 1997 r. sięgała do I piętra. W ten sposób Wrocław utracił tereny zalawowe, które miały przejść część wód podczas przepływu fali powodziowej przez miasto.

Podkreślić należy, że modernizacja zabezpieczeń przeciwpowodziowych nie powinna w żadnej mierze pogarszać istniejącego bezpieczeństwa przeciwpowodziowego mieszkańców Wrocławia. Poniżej przedstawiam kilka uwag do projektu modernizacji obwałowań rzeki Widawa.:

1. W projekcie rzędna skarpy wzdłuż ulicy Fryzjerskiej od mostu na ul. Sułowskiej do ostatniego domu nad rzeką osiedla Widawa ma wysokość od 116,08 m (P68) do 115,56 m (P70) n.p.m. jako linię prostą jednostajnie opadającą. Jak widać gołym okiem, są miejsca, gdzie ulica schodzi dużo niżej, nawet do 115,287 m n.p.m.

2. Wysokości istniejącej skarpy na lewym brzegu rzeki Widawy w stosunku do wysokości korony projektowanych wałów są poniżej od projektowanego wału na prawym brzegu od strony Psar w niektórych miejscach nawet o 72 cm.

3. Z otrzymanej dokumentacji projektowej wynika, że rzędne zwierciadła wody powodziowej są poniżej 115,00 m n.p.m. i woda nie powinna wypłynąć na ulicę Fryzjerską. Jednak w czasie powodzi w 1997 r. poziom lustra wody w Widawie sięgał wyżej i wynosił 115,350 m n.p.m. na wysokości mostku Dekarskiego (ul. Zduńska) przy przepływach o  $80 \text{ m}^3/\text{s}$  mniejszych niż w założeniach projektowych.

4. Wyliczenia wysokości zwierciadła wody powodziowej oparte na modelu matematycznym nie uwzględniają sytuacji w terenie tj. zabudowań gospodarskich i mieszkalnych, zagajników na wyspie i zalesionej działce za drugim mostkiem Dekarskim. Obliczenia wykonano w oparciu o geodezyjny aeroskanning z 2010 r., który nie odzwierciedla sytuacji powodziowej w 1997 r.

5. Zawężenie obecnego międzywala o 1/3 tj. około 200 m od strony Psar na wysokości mostów Dekarskich u wylotu ul. Zduńskiej znacznie utrudni przepływ wody powodziowej i spowoduje jej spiętrzenie. Połowa projektowanego przekroju międzywala jest przesłonięta jednolitymi, wysokimi murami w poprzek koryta rzeki, drogą na wyspie pomiędzy mostkami oraz gęstymi zaroślami i trawami.





6. Na wysokości przekroju P71 następuje znaczne zawężenie międzywala a jednocześnie nie przewidziano rozbiórki starego wału na odcinku w górę rzeki. Powstanie wąski przesmyk tamujący swobodny przepływ wody. Planowany do rozbiórki odcinek wału poniżej przewężenia koryta międzywala nie będzie miał większego znaczenia dla swobody przepływu wody na odcinku rzeki między przekrojami P69 a P70. Pozostawienie starego wału spowoduje dalsze utrudnienie przepływów i piętrzenie wody katastrofalnej powodzi. Uzasadnianie decyzji pozostawienia części górnego odcinka wału ograniczaniem szkód przy tak zwanej powodzi wiosennej i braku konieczności zalewania całego międzywala jest błędne w związku z rozbiórką części wału, gdyż woda i tak wleje się na ten teren w postaci cofki.

7. Na odcinku od przekroju P69 w dół rzeki Widawy od Osiedla Widawa nie przewiduje się oczyszczenia międzywala z zadrzewienia, zarośli i wysokich traw, a w górę rzeki planowane jest udroźnienie koryta doliny Widawy. Spowoduje to zwiększenie prędkości napływu wody, która nie nadąży odpłynąć z uwagi na trwałe przeszkody na wysokości mostków Dekarskich oraz przewężenia na wysokości przekroju P71.

8. Zmiany obwałowań poniżej Osiedla Widawa na wysokości osiedli: Szymanów i Świniar nie dają podstaw do twierdzenia, że woda w rzece Widawa będzie płynąć z większą prędkością niż płynęła w 1997 r. Projektowane obwałowania

przebiegają wzdłuż istniejących obwałowań. Nie obniża się także szorstkości terenu międzywala poprzez zadrzewienia oraz młodnika sosnowego, który już stanowi zwartą przeszkodę w korycie międzywala.

9. Natomiast zmiany międzywala na wysokości Paniowic będą miały niewielki wpływ na przepływy, gdyż należy pamiętać, że Paniowice to rejon występowania tzw. cofki i wysokość lustra wody w rzece Widawa w tym rejonie zależy od wysokości lustra wody w Odrze.

Przedstawione powyżej uwagi dotyczą bardzo wąskiego zakresu projektowanych zabezpieczeń przeciwpowodziowych w sposób bardzo amatorski i na niekompletnych materiałach. Aż strach pomyśleć, co się będzie działo podczas powodzi, która z pewnością sprawdzi dokładnie wykonane budowle przeciwpowodziowe oraz zweryfikuje projekty. Niestety z przeprowadzonej kontroli NIK w 2015 r. także wynika, że „Wrocław dalej nie jest zabezpieczony dostatecznie przed powodzią. O ile, mimo opóźnień, powoli kończony jest projekt modernizacji Wrocławskiego Węzła Wodnego na Odrze, to nadal mocno opóźnione są prace związane z przebudową kanału przeciwpowodziowego w dolinie Widawy. - Jednak największy problem to prace na górnej Odrze. Opóźnienia w budowie zbiornika Racibórz o kilka lat opóźniają całą inwestycję.”

*Opracował: Władysław Wąsik*



## Spotkanie listopadowe – relacja

Początek listopada nastraja nas do wspomnień o tych, co odeszli na wieczną wachtę. Pozostali jednak żywi w naszej pamięci. Spotkanie rozpoczęło się opowieściami o zmarłych braciach tak, jak każdy z nas ich zapamiętał. Zaczął Zbyszek Priebe wspominając Mariana Szwarca. „Od drugiej klasy, przez trzy lata siedzieliśmy w jednej ławce. Pomagaliśmy sobie wzajemnie. Był bardzo koleżeński. Dostawał z domu paczki ze smalcem, którym dzielił się ze wszystkimi. Po ukończeniu szkoły w 1957 r. dyrektor T. Cieśla zaproponował Marianowi pracę za bosmana na statku szkolnym „Małgorzata Fornalska” potem na „Westerplatte”. Po odbyciu służby wojskowej wrócił do szkoły, ale już, jako wykładowca przedmiotów zawodowych: locji i teorii prowadzenia statku. W trakcie pracy zawodowej ukończył studia na Politechnice Wrocławskiej. Przez wiele lat w TŻŚ pełnił funkcję dyrektora d.s. pedagogicznych. Ze względu na swoją życzliwość wobec uczniów był powszechnie lubianym wykładowcą.”

„Był moim wychowawcą - wspomina Janusz Fąfara. Po raz pierwszy w 1964 r. dostał wychowawstwo i to przypadło naszej klasie. Wszędzie za nami się wstawiał, nie pozwolił nikomu ze swoich wychowanków zrobić krzywdy. Obiecał nam, że na naszej studniówce zagra, będący w 1969 r na fali wrocławski zespół rockowy Romuald i Roman i załatwił. Bawiliśmy się wyśmienicie.”



„Marian starał się ze swoimi uczniami już po ukończeniu szkoły utrzymywać stały kontakt – dodaje Andrzej Samerek. Traktował jak kolegów, z większością był na ty. Stałem kiedyś barką w Magdeburgu. Patrzę o tu ktoś wchodzi na pokład. To Marian przyszedł mnie odwiedzić. Nie pamiętam czy płynął wtedy na statku szkolnym, czy też był w rejsie na innej jednostce. Jako wykładowca w szkole chciał być zawsze na bieżąco z żeglugą, drogami wodnymi, statkami. Ciągle się doskonalił. Dlatego był w kraju cenionym ekspertem w dziedzinie żeglugi śródlądowej. Był współtwórcą ustawy o żegludze i spławie. Przez wiele lat pełnił funkcję biegłego sądowego w tym zakresie”.

„W 1960 r. Marian uczył nas locji rzek – mówi Janek Sokołowski. Miałem praktykę na „Małgorzacie Fornalskiej”. Zabrakło dla mnie miejsca w sypialni uczniowskiej. Marian pełnił funkcję bosmana i przyjął mnie do swojej kajuty. Okazywał mi dużo życzliwości”.

„A ja przez Mariana zostałem nauczycielem w TŻŚ – dodaje Staszek Kwiecień. Pracowałem wtedy na stanowisku kierownika kadr w ŻnO. Niespodziewanie wezwał mnie dyrektor. Zastanawiałem się, co też szef tak nagle ode mnie potrzebuje. W gabinecie dyrektora zastałem Mariana Szwarca. Przeszedł od razu do rzeczy – w szkole potrzebny jest wykładowca ekonomiki przedsiębiorstw żeglugowych. Nie dał mi czasu na zastanowienie. Stwierdził, że sobie poradzę i tak ponownie związałem się ze szkołą na cztery lata.” – Mnie natomiast pomógł zdać maturę – stwierdza Jurek Onderko. Marian był w komisji egzaminacyjnej, kiedy pisaliśmy matkę. Przechodząc koło mnie zauważył, że mam problem z jednym z zadań. Palcem wskazał błąd, którego ja nie mogłem dostrzec.”

„Była to wyjątkowa osobowość – kończy temat Zbyszek Priebe - Marian Szwarz nie doczekał powstania naszego Bractwa. Zastał w szkole w swoim gabinecie. Zmarł 10 marca 2002 r.”

„Chcę jeszcze wspomnieć – kontynuuje Zbyszek – o Marianie Kosickim, człowieku wielkiej wiedzy, fachowcu branży żeglugowej i hydrotechnicznej, pasjonacie śródlądzia. Zaczynał od podstaw. Ukończył szkołę szturmanów w Elblągu. Pływał na śródlądziu. Był między innymi kapitanem na dużym holendrzu, parowcu HP Perkun. Potem pełnił funkcję kierownika działu inwestycji w Żegludze na Odrze. Ukończył studia na Politechnice Wrocławskiej i jako inżynier hydrotechniki podjął pracę w Navicentrum.



Był twórcą naszego Bractwa. Z jego inicjatywy powstał biuletyn „Prosto z pokładu”, był jego redaktorem.”

„Mariana Kosickiego poznałem w 1986 r. – wspomina profesor S. Januszewski. Byli nierozłączni z nieżyjącym już Władkiem Telusem,



także wielkim pasjonatem branży żeglugowej. Początkowo stwarzali wrażenie niezadowolonych, jakby niechętni naszej współpracy. Z upływem czasu stali się serdeczni i chętni do pomocy w rewitalizacji Nadbora i organizacji Muzeum Odry. Marian szczególnie poświęcił się





w redagowaniu biuletynu „Prosto z pokładu”. Zbierał materiały, a także sam dużo pisał. Dużym zainteresowaniem cieszyły się jego felietony, gdzie podpisywał się pseudonimem „myk”. Pozostawił po sobie „Leksykon odrzański”, zbiór nazw i zwyczajów występujących w dawnej żegludze, który został wydany już pośmiertnie przez Fundację Muzeum Techniki”

„Wiem, że Marian miał też zdolności poetyckie – wtrącił Janusz Fąfara. Słyszałem, że istnieje zbiór jego wierszy pt. „Poezja odrzańska”. Warto by było ją odnaleźć i opublikować”.

„Marian Kosicki zmarł 30 sierpnia 2007 roku, tuż po oddaniu do druku 50 numeru biuletynu „Prosto z pokładu” – zakończył wspomnienia starszy brat Zbyszek.

Władysław Chaszczowski: „Ja chciałbym przypomnieć sylwetkę Mieczysława Wróblewskiego, tytułowanego w skrócie „komandor”, a w naszym Bractwie pełnił funkcję komodora. Jego interesujące opowieści ze służby w Marynarce Wojennej, czy też z okresu pracy w branży żeglugowej, okraszone anegdotami, urozmaicały nam często spotkania Bractwa. Przypomnę, że komandor M. Wróblewski w 1938 roku ukończył Szkołę Marynarki Wojennej w Toruniu. W 1939 r. walczył z Niemcami w obronie polskiego wybrzeża. W czasie walk na Helu został ranny, dostał się do niewoli. Po wojnie wrócił do służby w MW. Awansował do stopnia komandora porucznika. W 1952 r. w ramach czystek z oficerów

przedwojennych, został zwolniony z wojska i skierowany do pracy we Wrocławiu w Centrali Rybnej. Opowiadał o tym, że został tam racjonalizatorem. Opornie szło pracownikom obieranie ryb. Kazał naostrzyć tępe, zrobione ze zwykłej blachy noże. Wydajność znacznie wzrosła. Pamiętamy o tym, że w latach 1950. i 1960. uczył nas w TŻŚ teorii prowadzenia statku i wiedzy o osprzęcie statku. Przez wiele lat pełnił funkcje kierownika Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Potem w Zjednoczeniu Żeglugi Śródlądowej był głównym nawigatorem. W tym właśnie okresie miałem okazję pracować z komandorem w jednym pokoju, biurko w biurko. Dowiedziałem się wiele ciekawych rzeczy. Podziwiałem kiedyś zdjęcie pana Mieczysława w galowym oficerskim mundurze, z okresu promocji na porucznika MW po skończeniu szkoły. – A wie pan, panie kapitanie (tak się do mnie zwracał), że za ten mundur rodzice musieli zapłacić. Kiedy wspomniał o zwolnieniu z wojska, ja zapytałem: - a nie mógł pan zapisać się do partii, pewnie by pan nadal służył i awansował w MW. – Panie kapitanie – odrzekł komandor - my takim nie podawaliśmy ręki. Jak już wspomniałem, pracowaliśmy w jednym pokoju. Komandor siedział przodem do drzwi, ja tyłem. Zatopiony w papierach, wydawało mi się, jakby ktoś otwierał drzwi do biura, spojrzałem na komandora, miał zamknięte oczy, po prostu drzemał. Nie chcąc, aby wchodzący to zauwa-





żył, rzuciłem głośno teczkę z dokumentami na biurko. Komandor otworzył oczy i powiedział – ach, to mi się tak zdarza, gdy ma się na deszcz. Za pół godziny będzie padać. Kilkakrotnie to sprawdzałem i rzeczywiście się sprawdzało. Komandor mógł przepowiadać opady. Wiemy, że nie rozstawał się z aparatem fotograficznym. Dokumentował na zdjęciach Odrę, statki, rodziny marynarskie.

Jako ekspert od żeglugi śródlądowej był członkiem komisji ONZ w Etiopii. Wykonał tam przepiękne zdjęcia tamtejszych księżniczek. Niestety nie wiem czy w jakichś zbiorach te fotografie istnieją.”

„Komandor Wróblewski spory zbiór swoich prac przekazał naszemu Muzeum Odry – wtrącił prof. S. Januszewski. Wykorzystujemy je przy organizacji wystaw, jak np. „Dzieci Odry”. Zresztą jak widać na Irenie, ściany działowe zdobiją tapety zrobione ze zdjęć Mieczysława Wróblewskiego”

Komandor odszedł od nas na wieczną wachtę 26 czerwca 2009 roku w wieku 93 lat.

Zaczęły padać kolejne nazwiska członków Bractwa, których wśród nas już nie ma. Włodzimierz Choynacki, Józef Burka, Jerzy Krysiak, Rajmund Toby, Zygmunt Szewczyk, Leszek Stelmazyk, Broniek Kotwicki, ostatnio Jurek Hopfer. Wiele by o nich wspominać. Odłożyliśmy to na inną okazję.

Prof. Stanisław Januszewski zamierzenia FOMT w najbliższej przyszłości i wynikające z tego zadania dla członków Bractwa. Wkrótce na nabrzeżu w rejonie cumowania statków Muzeum Odry ustawiona zostanie ważąca 17 ton maszyna parowa. Trzeba będzie osłonić ją jakimś dachem lub wiatą. W planach na przyszły rok jest wymiana poszycia dna Nadbora oraz odbudowa kotła i maszyny parowej.

W maju planowany jest rejs barki Ireny do Kostrzyna. Kontynuowany będzie projekt „Kapitańskie opowieści”, którego celem jest dalsze zbieranie epizodów z życia i pracy na rzece, marynarskich tradycji i wszelkich wydarzeń związanych z branżą żeglugi śródlądowej. Przy realizacji tych zadań niezbędna jak zwykle będzie pomoc członków Bractwa. „Myślę, że chętnych nie zabraknie” – zakończył swoje wystąpienie profesor.

Końcowa część spotkania przyjęła formę towarzyską. Tym bardziej, że w przeddzień spotkania nasz sympatyczny brat Jędrzek Gawerski ukończył 70 lat. Było, więc odśpiewane 100 lat i wiele serdecznych życzeń zdrowia, pomyślności, dużo słońca i radości na kolejne lata. Przyniesiona przez jubilata nalewka miodowo-cytrynowa wszystkim smakowała wyśmienicie.

Grudniowe opłatkowe spotkanie ustaliliśmy na 15 grudnia br.

*T. Sobiegraj*

## Kalendarze na 2017 r.

To już 10 rok wydawania kalendarzy o tematyce żeglugowej. Na 2017 r. autorstwa Janusza Fąfary kalendarz nosi tytuł „Odrzańskie porty” i prezentuje dzieje 12 portów od Gliwic po Szczecin.

Natomiast kalendarz autorstwa Waldemara Danielewicza zatytułowany jest „Lodołamacze” i przedstawia sylwetki i historie 12 statków, z których większość już nie istnieje. Prawdopodobnie już na spotkaniu Bractwa 15 grudnia br.

będzie można je nabyć. Cena jednego egzemplarza 36 zł. Można też je zamawiać dzwoniąc na mój telefon (przypomnę 504 549 298).

Jeśli ktoś zbiera te historyczne kalendarze to informuję, że jest jeszcze kilka egzemplarzy z 2016 r.: „Dzieci Odry. Herosi Odry” oraz „Mazurskie statki pasażerskie” w cenie 35 zł. Chęć nabycia tych kalendarzy proszę również zgłaszać do mnie.

*T. Sobiegraj*



## Idea wolnej żeglugi

Ze względu na informacje przekazywane przez Rząd na temat rozwoju żeglugi śródlądowej coraz większym międzynarodowym zainteresowaniem cieszy się Odra. Warto przypomnieć, że takie rzeki jak Odra powinny być otwarte dla międzynarodowej żeglugi.

Idea wolnej żeglugi jest zasadą ponadnarodową towarzyszącą Odrze od momentu pojawienia się w dorzeczu rzeki państw. Pierwotnie rozumiana była jako prawo do żeglugi wolnej od jakichkolwiek obciążeń np. opłat, przeszkód nawigacyjnych, restrykcji władców. Nowoczesna forma idei wolnej żeglugi sformułowana została podczas ustalania nowego porządku prawnego w Europie w 1815 r. Komitet Żeglugowy Kongresu Wiedeńskiego sformułował fundamentalne dla żeglugi na rzekach międzynarodowych zasady. Podobnie ponadnarodowym aspektem żeglugowego wykorzystania Odry zajmował się w 1919 r. Kongres Wersalski. Do ustalenia odpowiednich zasad powołał specjalną Komisję ds. Międzynarodowego Reżimu Portów, Dróg Wodnych i Dróg Żelaznych. Po zakończeniu II wojny światowej Konferencja Poczdamka również podjęła próbę umiędzynarodowienia szlaków wodnych, które przebiegają przez terytorium dwóch lub więcej państw, jednak bezskutecznie.

Po zakończeniu II wojny światowej Polska zamknęła Odrę dla obcych armatorów. Wiązało się to z naszym złym doświadczeniem związanym z wywozem majątku z tzw. ziem odzyskanych przez armatora radzieckiego. Polska od wielu lat samodzielnie zarządza znaczną częścią Odrzańskiej Drogi Wodnej. Nie powstały żadne międzynarodowe struktury, które prowadziłyby wspólną dla rzeki oraz sieci dróg wodnych z nią powiązanych politykę. M. in. brak takiego gremium doprowadził do marginalizacji rzeki, a co za tym idzie, do utraty międzynarodowego znaczenia drogi wodnej oraz do zaniedbania żeglugowej infrastruktury technicznej.

Przesłanki mające na celu umożliwienie społeczności międzynarodowej korzystania z rzek takich jak Odra, były powodem próby opracowania jednakowych dla Europy standardów prawnych. Taką próbę podjęło Stowarzyszenie Prawa Międzynarodowego (ILA). Po dwunastoletnim okresie prac 20 sierpnia 1966 r. powstały reguły helsińskie (Kelsinki Rules). Reguły te określają tylko minimalny zakres działań, które powinny podlegać międzynarodowej jurysdykcji. Według oceny Komisji Prawa Międzynarodowego ONZ

reguły te powinny stać się prawem zwyczajowym wszystkich stron korzystających z takich rzek jak Odra.

Przedmiot regulacji w regułach były rzeki międzynarodowe. Rzekami międzynarodowymi według reguł helsińskich są wszystkie rzeki przecinające lub przedzielające terytoria dwu lub więcej państw. Reguły wprowadzały ideę wolnej żeglugi. Na jej podstawie z rzeki międzynarodowej mogą korzystać państwa przybrzeżna na całym żeglugowym odcinku rzeki. Uszczegóławiając ideę wolnej żeglugi stwierdzały, że polega ona nie tylko na prawie do korzystania z drogi wodnej na zasadach równości na całej długości żeglownej rzeki, ale także na prawie wejścia jednostek do portów i korzystania z urządzeń infrastruktury rzecznej i portowej, prawie przewozu pasażerów i ładunku bezpośrednio oraz w różnych innych relacjach. Reguły zostawiały państwom nadbrzeżnym prawo do administrowania odcinkami narodowymi w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, łącznie z prawem do zakazywania ruchu i innych działań w ramach bezpieczeństwa żeglugi na tych odcinkach. Do dyspozycji państw nadbrzeżnych pozostawiały prawo do dysponowania wolnością żeglugi wobec państw nienadbrzeżnych.

Powyższe reguły mają wpływać na ujednolicenie zasad korzystania z rzek międzynarodowych. Według autorów reguł helsińskich powinny one zostać przyjęte jako prawo zwyczajowe i wywierać wpływ na prawodawstwo międzynarodowe w tym zakresie 1. Wprawdzie reguły helsińskie nie są obowiązującym prawem, ale możemy je porównać z obowiązującymi do tej pory normami prawa międzynarodowego dotyczącymi Odry w kwestii idei wolności żeglugowej, na którą składają się kwestia dostępu państw do żeglugi po rzece oraz obowiązku administrowania i utrzymania rzeki. Aby prześledzić ewolucję tych zasad, porównano zapisy traktatu wiedeńskiego, traktatu wersalskiego, układu poczdamskiego i reguł helsińskich.

Jak wynika z powyższego zestawienia fundamentalnych dla żeglugi na Odrze zasad traktatowych i reguł helsińskich, idea wolności żeglugowej ewoluuje w kierunku jej ograniczania. Jednak najbardziej restrykcyjne dla wolności żeglugowej reguły helsińskie są, co warto zauważyć, postacią najskromniejszej wersji idei wolnej żeglugi, co jak się można domyśleć, ma być podstawą do dalszego rozwoju tej idei dla konkretnych rzek.

## Ewolucja idei wolnej żeglugi na Odrze

Rok uchwalenia zasad	Dostęp do rzeki armatorów państw	Obowiązek administrowania i utrzymania rzeki
1815	Rzeka dostępna dla wszystkich państw	Rzeka administrowana wspólnie. Utrzymywana przez państwa nadbrzeżne
1919	Rzeka dostępna dla państw nadbrzeżnych oraz dla państw leżących przy dopływach Odry dającym więcej niż jednemu państwu naturalny dostęp do morza	Rzeka administrowana przez komisję różnych państw. Utrzymywana przez państwa nadbrzeżne
1945	Swobodna, nieograniczona żegluga dla wszystkich państw, na wszystkich szlakach wodnych, które przebiegają przez terytorium dwóch lub więcej państw	Zasady korzystania i utrzymania rzeki powinny być regulowane przez organ międzynarodowy wszystkich zainteresowanych stron.
1966	Rzeka dostępna wyłącznie dla państw nadbrzeżnych lub wg. uznania	Rzeka administrowana i utrzymywana przez państwa nadbrzeżne oddzielnie na odcinkach narodowych.

Oprócz zaleceń dotyczących legislacji prawnomiędzynarodowej w sprawie rzek międzynarodowych, w tym Odry, istnieją także obowiązujące w tym zakresie normy prawne. Zgodnie z art. 125 Konwencji o prawie morza Czechy jako państwo nadodrzańskie i nie mające dostępu do morza uzyskało z dniem 15 sierpnia 1998 r. wolność tranzytu do Morza Bałtyckiego przez terytorium Polski<sup>2</sup>. Według Konwencji państwom śródlądowym, nie mającym dostępu do morza, takim jak Czechy, przysługuje prawo dostępu do morza w celu eksportu i importu własnych ładunków. Dla umożliwienia realizacji prawa dostępu do morza państwa śródlądowe uzyskały prawo korzystania z tzw. wolności tranzytu przez terytoria państw tranzytowych przy użyciu wszelkich środków. Realizacja wolności tranzytowej powinna odbywać się w drodze dwustronnych porozumień między zainteresowanymi stronami, w których zostaną uzgodnione warunki sposobu korzystania z wolności tranzytowej.

Konwencja dostrzega też możliwość współpracy państw w celu stworzenia odpowiednich warunków do realizacji tranzytu. Mówi, że jeżeli w państwach tranzytowych nie ma środków transportowych do wykonania wolności tranzytu, albo są one niewystarczające, zainteresowane państwa mogą współpracować w dziedzinie ich budowy i doskonalenia. Oddzielnym problemem pozostaje współfinansowanie przez zainteresowane państwa budowy urządzeń i in-

frastruktury służącej do tranzytu, czy w ogóle do transportu ładunków. Prawo międzynarodowe dopuszcza możliwość refinansowania kosztów poniesionych na utrzymanie lub poprawę żeglowności w postaci opłat żeglugowych. Jednak opłaty te nie mogą być w żadnym wypadku źródłem dochodu<sup>3</sup>.

Od zakończenia II wojny światowej sytuacja międzynarodowa ani prawne uwarunkowania międzynarodowe nie sprzyjały Odrze i prowadzonej na niej żegludze. Rzeka funkcjonowała w umysłach Europejczyków jako element infrastruktury militarnej oraz umowna granica wpływów sojuszy wojskowych, które w tym czasie zajęte były wyścigiem zbrojeń i prowadzeniem tzw. zimnej wojny. Po wstąpieniu do UE warunki polityczne oraz gospodarcze dla Odry zmieniły się. Obecnie dużą szansą dla rzeki jest obecna progospodarcza polityka rządu.

*Jan Pyś*

<sup>1</sup> S. Kalina, *Odrzański standard tranzytu*, Studia Śląskie, Opole 1988, t. XLVI, s. 226.

<sup>2</sup> Ustawa z 2 lipca 1998 r. o ratyfikacji Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982, wraz z Porozumieniem w sprawie implementacji części XI Konwencji, sporządzonym w Nowym Jorku dnia 29 lipca 1994, DzU nr 98, poz. 609 oraz Kalina, op. cit., s. 228.

<sup>3</sup> S. Wajda, *Użeglownienie górnej Odry, aspekty prawnomiędzynarodowe*, Studia Śląskie, Opole 1990, t. XLIX, s. 212.



## CENZURA

### Dotychczasowe znaczenie

Z języka łacińskiego „*censor*” w starożytnym Rzymie (od 443 r. p.n.e.), to jeden z dwóch wysokich urzędników wybieranych co 5 lat (niektórzy historycy podają, że na 18 miesięcy), zarządzających majątkami państwowymi, przeprowadzających spisy ludności, szacujących majątek rodzin, zajmujących się podziałem ludności na klasy majątkowe, czuwających nad moralnością i obyczajami obywateli a *cenzura*, to *urząd cenzora*.

### Nowe znaczenie – od 1945 r.

Organy cenzury były obecne we wszystkich krajach tzw „obozu socjalistycznego”, dbając o zachowanie monopolu informacyjnego państw wobec ich społeczeństw, przekazu informacji zgodnego z aktualną polityką państw, rządów i partii politycznych.

Po wkroczeniu wojsk „sojuszniczych” Związku Sowieckiego (Radzieckiego) na ziemię polskie - na terenach obecnej Polski – natychmiast (na wzór sowiecki właśnie) utworzono centralny urząd cenzury państwowej: 19.01.1945 r. – Centralne Biuro Kontroli Prasy, Publikacji i Widowisk. Od 1946 r. – Główny Urząd Kontroli PPiW, od lipca 1981 r. - Główny Urząd Kontroli Prasy, Publikacji i Widowisk. Jego główna siedziba znajdowała się w Warszawie przy ul. Mysiej (w nieistniejącym już budynku wzniesionym w latach 1947-1950 wg projektu Marcina Weinfeldta). Głównemu Urzędowi podlegały Wojewódzkie Urzędy Kontroli.

Ówczesna Konstytucja Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (zwana również „stalinowską” lub „lipcową”) w artykule 71 gwarantowała „obywatelom wolność słowa, druku, zgromadzeń i wieców, pochodów i manifestacji. Powstanie i działanie Urzędów Kontroli w oczywisty sposób łamało jej postanowienia, które po prostu nie były przestrzegane. Za to, poszczególne ośrodki cenzury w swej pracy ściśle współpracowały z lokalnymi Komitetami Wojewódzkimi Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej a szczególnie z Wydziałami do Spraw Propagandy Komitetów Wojewódzkich PZPR, Służbą Bezpieczeństwa i innymi instytucjami odpowiedzialnymi za kontrolę życia społeczno-politycznego w PRL.

Wg „Encyklopedii popularnej PWN z 1982 r. (Warszawa, wydanie szóste, str. 116) – cenzura,

to kontrola publikacji, widowisk, audycji radiowych i telewizyjnych, itp., sprawowana przez organy państwowe. W PRL organami cenzury są: Gł. Urząd Kontroli Publikacji i Widowisk oraz okręgowe urzędy; Gł. Urząd podlega Radzie Państwa.

Na przełomie lat 1989/1990 liczba zatrudnionych pracowników Urzędu wynosiła 465 osób, a planowany – na utrzymanie tej instytucji – budżet na rok 1990 wynosił bez mała pięć miliardów ówczesnych złotych.

GUKPiW został zlikwidowany w kwietniu 1990 r., ale już od zwycięstwa Komitetów Obywatelskich „Solidarności” w wyborach 4 czerwca 1989 r. w praktyce nie pełnił swej funkcji. Mimo to zdarzały się pojedyncze przypadki „cięć”.

[[https://pl.wikipedia.org/wiki/Główny\\_Urząd\\_Kontroli\\_Prasy\\_Publikacji\\_i\\_Widowisk](https://pl.wikipedia.org/wiki/Główny_Urząd_Kontroli_Prasy_Publikacji_i_Widowisk) 06.11.2016 r., g. 14.30]

Wg „Słownika wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych z almanachem” Władysława Kopalińskiego z 1989 r. (str. 90) – cenzor, to „urzędnik cenzury” a „cenzura, to kontrola, zwłaszcza państwowa, pod względem politycznym, moralnym itp. publikacji, widowisk, programów RTV; urząd sprawujący tę kontrolę”.

Wg definicji sformułowanej przez Tomasza Gorbana-Klasa: „cenzura rządowa jest narzędziem służącym władzy państwowej do kształtowania i utrzymania oficjalnej wersji <<prawdy>>. Może obejmować wszelkie środki komunikowania się i wszelkie środki ekspresji (...) jakie uzna potencjalnie za wywrotowe” (1992 r.) [teatrnn.pl/leksykon/node/4459/główny\_urząd\_kontroli\_prasy\_publicacji\_i\_widowisk\_czyli\_cenzura]

Jeszcze wg „Małego Słownika języka polskiego” z 1993 r. (str. 79) cenzura, to: „kontrola prasy, książek, filmów itp. Pod względem politycznym, obyczajowym, (może być przewencyjna) dokonywana przez organy państwowe oraz urząd sprawujący tę kontrolę” a cenzor, to urzędnik cenzury.

Jak powiedział Jan Pietrzak (w rozmowie Błażeja Torańskiego pt: „Cenzury nie ma, jest poprawność”, „DoRzeczy”, nr 41/192, 10-16.10.2016 r., str.: 66-68) „W 1992 r. (...) cenzury nie było, ale świnie o mentalności cenzorskiej pozostały. Ograniczenia są do dziś”.

### Nowe znaczenie – od 1990 r.

- czyli jak w wolnej Polsce – już bez urzędu cenzury – działa cenzura.

Nie zapraszanie do prywatnych stacji TV określonych osób nie jest jeszcze cenzurą. W końcu do własnego domu też zapraszamy rodzinę, przyjaciół i tylko tych, których lubimy i którzy nas lubią.

Zapraszanie do dyskusji kogoś z głosem 1 do 10-ciu przeciw niemu, stronnicze przepytывanie gościa programu, jednostronne podawanie faktów i komentarzy - w szczególności gdy jest to nagminne – przez konkretne gazety (lub czasopisma), stacje radiowe, telewizyjne, portale internetowe, itp. – jest już „jazda po bandzie”.

Natomiast:

- „przeganianie z „sali do sali” i granie [wyłącznie] w małych lokalach [ludzi] z wielkimi nazwiskami, potencjałem artystycznym, możliwościami twórczymi” (Jan Pietrzak – j.w.),
- wyrzucanie dziennikarzy z konferencji prasowych za zadawanie organizatorom niewygodnych pytań (jak np. z konf. WOŚP),
- zabieranie siłą laptopa z rąk dziennikarza tygodnika „WPROST” i to w siedzibie Redakcji tego czasopisma przez Policję,
- zlikwidowanie strony internetowej FOMT ([nadbor@pwr.wroc.pl](mailto:nadbor@pwr.wroc.pl)) przez Właściciela serwera,
- blokowanie wypowiedzi przez właścicieli czy operatorów: serwerów, portali społecznościowych, stron internetowych, itp.,
- zablokowanie 140 użytkownikom kont Facebooka (2016 r.) –

- jest już cenzurą. A czynią to konkretne osoby, które nie są już pracownikami żadnego urzędu cenzury!

Jak mówi – cytowany już wyżej satyryk –Jan Pietrzak: „... są źli ludzie, którzy dewastują społeczeństwo,(...) którzy stracili orientację moralną. Zajmują się walką ze słowami, ograniczają polską wolność. Najgorszy, podły, nikczemny gatunek ludzi. Pracują w cenzurze, której formalnie nie ma, ale oni mają taką mentalność. Wykluczają niezależnych, niepokornych, niszczą naszą demokrację. Nie pozwalają, aby każdy mógł mówić, co chce. Człowiek wolny może mówić, co mu się śni, nawet głupstwa. (...) Cenzura była świństwem, które truło życie społeczne i do dziś truje. Obecnie nazywa się „poprawność polityczna”.

Obecna cenzura nie jest już tak ściśle związana z państwem, tak jak była związana z państwem „rzymskim” czy „socjalistycznym”, totalitarnym a nawet „demokratycznym”. Cenzura podąża za wolnością. Staje się wręcz jej atrybutem! Staje się „demokratyczna”, ponieważ korzystać z niej może każdy, kto posiada jakąkolwiek władzę. I korzysta. Głównie w celu wpływania na podświadomość odbiorców dla narzucania im własnych treści.

Dlatego Kapitan „Nemo” proponuje współczesne, podążające za zmieniającą się rzeczywistością, nowe, znaczenie tego słowa.

Cenzura, to (totalna, prewencyjna, częściowa, jednostkowa) kontrola dokonywana przez:

- organy państwowe,
- właścicieli i operatorów społecznych i prywatnych: gazet (lub czasopism), stacji TV, serwerów, portali społecznościowych, stron internetowych, itp.,
- wydawców gazet (lub czasopism), książek, audiobooków, filmów i innych publikacji, widowisk, itp.,

pod względem już nie tylko moralnym i ideologicznym ale głównie pod względem poprawności politycznej, ideologicznym i politycznym a nawet każdym innym, uznanym przez współczesnego cenzora lub jego przełożonego. Przy czym cenzorem teraz może być każdy obywatel jeżeli tylko może mieć wpływ na podmiot lub przedmiot cenzury.

A cenzor, to upoważniony przedstawiciel I,II,III i IV władzy: organów państwowych, właścicieli i operatorów społecznych i prywatnych wszelkich „mediów” które poprzez przekazywane (lub nie przekazywane ingerencją cenzury) treści wpływają na nasze umysły. A w konsekwencji na nasze poglądy, postawy, działania.

Co objawia i uświadamia świadomie wolnym obywatelom Polski - świadomy, nie podlegający niczyjej cenzurze, nie mający też żadnego interesu aby cenzurować swój własny, nieocenzurowany przez nikogo tekst

Kapitan „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](mailto:nadbor@fomt.pl); [www.fomt.pl](http://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.