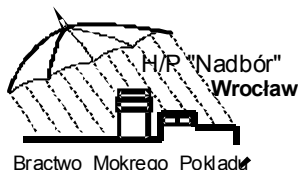


PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn Nr 131

Rok XII

Lipiec 2014

Urodziny Ani

Obchodzimy piękny Jubileusz Ani Broniewskiej. Ileż to lat minęło, jak wiele jeszcze przed nami. Aniu, dzięki Ci za dobre serce, za wszystko co dla nas czyniłaś i czynisz przez te wszystkie lata. Z okazji pięknego jubileuszu życzymy zdrowia i wszelkiej pomyślności.

Siostry i Bracia Bractwa Mokrego Pokładu

Pani Ania, mgr inż. architekt, absolwentka Liceum Plastycznego we Wrocławiu oraz Politechniki Wrocławskiej, córka zasłużonego dla tejże uczelni i dla Wrocławia profesora Tadeusza Broniewskiego. Pani Ania przybyła z rodzicami do Wrocławia już w 1946 roku, kiedy to profesor Broniewski został powołany na stanowisko kierownika Katedry Historii Architektury Powszechnej Politechniki Wrocławskiej. Później, po ukończeniu studiów, także i Pani Ania pracowała na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej.

Gdy powstała Fundacja Otwartego Muzeum Techniki (1992/1993), Pani Ania aktywnie włączyła się w jej działalność. Jej zasługi dla tej instytucji są nie do przecenienia. Przeprowadziła inwentaryzację i stworzyła dokumentację konserwatorską zabytkowych obiektów, których ochronę Fundacja promowała, między innymi parowozowni w Dzierżoniowie oraz statków. Stworzyła także dokumentację wielu obiektów zabytkowych w całej Polsce na potrzeby Biura Studiów i Dokumentacji Zabytków Techniki S. Januszewski, a z profesorem współpracuje już od 1974 r.

Od 2003 roku, od chwili powstania Bractwa Mokrego Pokładu, Pani Ania jest także aktywnym jego członkiem. Jest dobrą duszą comiesięcznych spotkań. Dzięki jej staraniom na skromnie zastawionym stole zawsze znajdują się jakieś smakołyki: chleb z dobrze przyprawionym smalcem, ciasta, ciasteczka, kawa, herbata, piwo.



Tadeusz Broniewski i Ania Broniewska, Wrocław 1946



Przy schronisku na Hali Gąsienicowej, 1952, od prawej: Ania Broniewska, Tadeusz Broniewski, Jadwiga Jeżewska i Anna Sommer

Trzeba dodać, że Pani Ania jest bardzo aktywna, ma swoje pasje i zainteresowania, jest zawsze ciekawa świata. Ma duszę podróżnika. Niegdyś uprawiała sporty: szermierkę i żeglarstwo w AZS. Posiada stopień sternika jachtowego. Pod żaglami przeżywała różne przygody. Jej znajomość wiedzy żeglarskiej jest imponująca. Pani Ania kocha także góry, szczególnie Tatry, a pasję tę zaszczepił jej ojciec. Pani Ania więc, kiedy tylko może, stara się znaleźć pod Tatrąmi.

Elżbieta i Wojciech Śledzińscy

75 lat Mietka Lewandowskiego

Nasz brat Mietek Lewandowski w lipcu br. obchodził 75 urodziny. Mietek jest absolwentem Technikum Żeglugi Śródlądowej i Wyższej Szkoły Ekonomicznej we Wrocławiu. Zgodnie z wykształceniem pracował w bankowości, a przez wiele lat był dyrektorem Banku PKO SA we Wrocławiu. Ojciec dwóch synów, człowiek o wielu zainteresowaniach, ciekawy świata, wiele podróżuje. Jedną z pasji jest budowa drzewa genealogicznego rodu Lewandowskich; doszedł do interesujących kart historii licznej, znamienitej rodziny. Życzymy determinacji i wytrwałości w dalszych poszukiwaniach.

Drogi Jubilatcie, żyj w zdrowiu i zadowoleniu.
Siostry i bracia Bractwa Mokrego Pokładu



Bractwo Mokrego Pokładu - spotkanie lipcowe/2014

Łubu Dubu, to bistro rodem z czasów nakazowo-rozdziałczych. Liczne fotogramy i sceny przenoszą gości w lata siedemdziesiąte XX w. Piwo w dzbankach, kawa w szklankach, itp. są znakiem tamtych czasów.



Współwłaściele lokalu, Tomek Kołodziej i Ireneusz Trupkiewicz, ciepło powitali grono sióstr i braci (21) Bractwa Mokrego Pokładu, wspomnieli o lokalu, jego klimacie o swojej pracy. Zaproszono nas na szanty, które w tym dniu „szły” na żywo. Mówiliśmy o wielu sprawach. Jurek Onderko, senior Bractwa, wspominał okupację faszystowską oraz Powstanie Warszawskie; okrutne czasy. Zachęcaliśmy Jurka aby spisał swoje wspomnienia i je upublicznił w Prosto z Pokładu, i nie tylko. Janusz Fąfara relacjonował Targi Wodne w Bydgoszczy, będąc przedstawicielem stowarzyszenia Teraz Odra, oraz Sejmik Wojewódzki we Wrocławiu poświę-

cony sprawom gospodarki wodami, rekreacji i wypoczynku i licznym innym inicjatywom. Januszowi, a także licznie zebranym łodziarzom zabrakło akcentów żeglugowych i spraw bliskich naszemu sercu.

Na potwierdzenie tegoż informacja – stopień wodny w Malczycach będzie oddany w 2015 r., oby. Wyjazd na VII festiwal Wodny Ster na Bydgoszcz nie doszedł do skutku, pojedziemy za rok. Nasz brat na Pomorzu, Maryś Busz przesłał materiały i zdjęcia z imprezy Ster na Bydgoszcz. Wielkie dzięki Marianie! Więcej na stronie www.bractwomp.pl



Wojtek Niemiec miał opowiedzieć o swoich pobytach w Korei Północnej, ale nagły wyjazd do stolicy pokrzyżował plany. Wojtek przeprosza i relację przekaże przy najbliższej sposobności. Podczas spotkania mówiliśmy także o zakończeniu projektu edukacyjnego Seniorzy w akcji, ...Cicha woda, rewitalizacji WWW, o odbudowie i kontynuowaniu II fazy remontu barki Irena z pozyskanych przez FOMT na ten cel funduszy o Bractwie Szyperskim powołanym przy Żegludze Bydgoskiej z siedzibą na odbudowanej barce LEMARA, a także o potrzebie większego zaangażowania braci w sprawy pisania wspomnień z okresu nauki w TŻŚ i pracy zawodowej. Najtrudniejszy jest początek; potem, pisanie okazuje się miłym zajęciem czy wręcz fascynacją. II poło-

wa XX w. była bardzo interesującym czasem w historii Polski; zmiany społeczno-gospodarcze i polityczne dokonywały się na naszych oczach i z naszym udziałem; byłoby więc o czym pisać. Zachęcam zainteresowanie się tą kwestią.

Przed nami kolejne spotkanie Bractwa, tym razem na WRÓBLINIE w dniu 7 sierpnia br. o godz. 17.

ZAPRASZAM!

Zbyszek Priebe

PS

Foto: Łubu Dubu - J. Fąfara; barka Irena - Z. Priebe

Wieści ze stoczni

Trwa wymiana poszycia dna barki. Dokumentują to najnowsze fotografie wykonane 26 lipca przez Zbigniewa Priebe, który w towarzystwie kpt. Władysława Stypczyńskiego odwiedził stocznnię i monitorował stan prac.

Z Radością przyjęliśmy wiadomość, że Gmina Wrocław od 1 sierpnia udzieliła nam kolejnej dotacji na roboty stoczniowe barki. Pozwoli to na zakończenie I etapu prac remontowych kadłuba i pokładu jeszcze w tym roku. Dzięki temu w roku 2015 będziemy mogli rozpocząć prace przy układaniu podłogi, sufitu, instalacji. Wszystkiego zapewne nie zrobimy, ale będziemy mogli udostępnić barkę w roku, w którym Wrocław będzie pełnił rolę Europejskiej Stolicy Kultury.





Nie może w nim zabraknąć rzeki Odry i Muzeum Odry.

Pracami remontowymi barki zainteresowali się przyjaciele Fundacji z Deutsches Museum w Monachium i Koła Przyjaciół Deutsches Museum, największego muzeum techniki Europy w Bawarii – postrzeganego w kategoriach ikony kraju. Rzecznikiem spraw Fundacji jest tam emerytowany dyrektor DM prof. dr hab. Jürgen Teichmann, który po raz kolejny odwiedził Fundację w 2013 roku. Od lat żywo interesuje się przyszłością wodociągowej wieży ciśnień Na Grobli, ochroną dziedzictwa przemysłowego Wrocławia i naszym projektem Otwartego Muzeum Techniki.



Porto Antico

W dobie XIX-wiecznej industrializacji wytworzone zostały liczne dzieła geniuszu ludzkiego, które w trakcie kolejnych modernizacji dzieł kultury technicznej i przebudowy obiektów inżynierskich podlegały procesowi przekształceń. Ciągłe unowocześnianie fabryk, maszyn i technologii prowadziło do usuwania niepotrzebnych, już przestarzałych urządzeń. Na makulaturę kierowano dokumentację techniczną, plany i projekty, które również traktowano jako zbędne. Rozbierano budynki i budowle, często o znakomitej architekturze. Pogoń za wzrostem produkcji, wyższą jakością, niższymi kosztami wytwarzania traktowane były jako wyznaczniki postępu cywilizacyjnego.

W szerokich kręgach decydentów gospodarczych brak było przy tym przekonania o kulturowej wartości przedmiotów technicznych. Dziś nie jest praktycznie możliwe odtworzenie wielu dawnych procesów technologicznych, nie można wyjaśnić szczegółów konstrukcyjnych maszyn i urządzeń, gdyż nie zachowały się przekazy dokumentujące ich budowę i wymagania eksploatacyjne. Zabytkowe przedmioty, jak choćby parowe silniki, których jednostkowe egzemplarze pozostały w muzeach i kolekcjach, są unieruchomione, gdyż zaginęła wiedza o ich budowie, sposobach bieżącej konserwacji i technice napraw.

Dzisiaj ponowne uruchomienie kotła parowego, paradoksalnie, stanowi nie mniej trudne zadanie, niż 100 lat temu. Doszło w końcu do tego, że zabytkiem stała się nie tylko rzecz, ale i przestrzeń, krajobraz kulturowy, obszar postindustrialny wyłączony z eksploatacji. Pogłębił się proces utraty społecznej pamięci opisującej rozwój techniki. Mamy z tym do czynienia i wokół nas. Stąd Fundacja Otwartego Muzeum Techniki i stworzo-

ne przez nią Muzeum Odry taką wagę przywiązuje do prowadzenia szerokich działań badawczych, dokumentacyjnych i informacyjnych, stawiając sobie za cel szerzenie wiedzy o dziełach będących wytworem myśli inżynierskiej i pracy człowieka. Bezustannie podnosimy, że jeśli o dziele techniki czy architektury przestrzeni produkcyjnej mówimy jako o zabytku, to dlatego, że poprzez nie odczytać możemy nie tylko funkcje użytkowe, ale również zawarty w nim przekaz mówiący o czasie, w którym powstało, stosowanych wówczas surowcach oraz technikach i metodach pracy, warunkach w jakich ją prowadzono, o sztuce organizacji i ekonomice, estetycznych kryteriach, stosunku człowieka do środowiska naturalnego etc. Jednym słowem zabytek techniki może mówić o zespole współzależności: technika – przyroda, technika – sztuka, technika – człowiek oraz tych sięgających w sferę polityki gospodarczej, technicznej, stosunków społecznych, itd.

Refleksja nad dziedzictwem technicznym prowadzi nas w sferę przemian cywilizacyjnej dokonującej się w ska-

li szerszej, aniżeli ta znaczone konkretnym dziełem techniki: maszyną, budowlą techniczną, budynkiem produkcyjnym czy osiedlem robotniczym, mostem, kanałem, holownikiem parowym, barką, maszyną parową albo komputerem. Wydobyte zawartej w nim informacji wywołuje pytanie o charakter związku aktywności produkcyjnej człowieka z kształtowaną w obszarze cywilizacyjnym kulturą, roli, jaką w procesie jej kształtowania się żegluga śródlądowa np. odegrała. Rzucamy też w końcu pytanie – na ile i w jakim stopniu wydobyte zapisu kulturowego niesionego zabytkiem techniki określa współczesność, jaka wagę dla współczesnych i stojących przed nimi zadań posiada spadek przeszłości, na ile wartości dziedzictwa określają nasze zachowania i rozumienie środowiska, czemu służyć może ochrona zabytkowego basenu portowego, pochylni stoczniowej, magazynu, holownika parowego, barki, dźwigu pływającego, promu, śluzy czy jazu?



Stary port Genui, w centrum zmodernizowany port pasażerski, z lewej Muzeum Morskie, Akwarium, magazyn bawełny, dźwig pływający Heinrich

Stare miasto tętni tu życiem 365 dni w roku. W ostatnich latach ożywiono również przylegający do niego port, jeszcze w latach 80. XX w. odgradzający miasto od zatoki. Gdy w 1992 r., w rocznicę odkrycia Ameryki, Genua organizowała Columbia Expo, wykorzystano tę okazję dla realizacji programu rewaloryzacji basenów portowych, nabrzeży, magazynów i budowy nowej sieci komunikacyjnej integrującej ten obszar z miastem. Generalny program otwarcia portu mieszkańcom miasta i turystom realizowano pod kierunkiem architekta Renzo Piano.

Już w roku 1992 udostępniono w nowej roli Porto Siberia i Porto Antica, zmodernizowano satelitarny Porto di Voltri, lotnisko, linie kolejowe, port paliw płynnych, zakłady metalurgiczne Oscar Sinigaglia i stocznie. Powstało podziemne przejście z portu na Stare Miasto. Zbudowano nowe budowle hydrotechniczne, m.in.

Podnosimy również, że ochrona dziedzictwa kultury technicznej sprzyja poszukiwaniu nowych programów rozwoju społeczności obszarów postindustrialnych, skierowanych chociażby ku turystyce, ale i kształtowaniu nowego ładu przestrzennego, w końcu i edukacji i kulturze, których poziom postrzegany już bywa w kategoriach bariery wzrostu społeczeństwa doby informatycznej.

W takich oto kontekstach społecznych, gospodarczych, kulturowych spójrzmy na stan ochrony dziedzictwa przemysłu i techniki i inicjatywy podejmowane na polu archeologii przemysłowej we Włoszech, w Genui. Okazji do wejrzenia w standardy polityki ochrony dziedzictwa przemysłowego i w działania służące jego włączaniu w rytm życia współczesnych dostarczyć może nawet jednodniowa wizyta w tym mieście.

falochron Duca di Galliera, i nowoczesną rozdzielnię energetyczną.

Nowe role przypisano historycznym elewatorom zbożowym. W jednych pomieszczono parkingi, w innych instytucje kultury, biura, placówki handlu, usługi, tak jak w słynnym silosie „Di Santa Limbonia”. W gigantycznym magazynie bawełny na nabrzeżu Porto Antico w 1996 r. urządzono międzynarodowe centrum kongresowe ze znakomicie urządzonego centrum prasowym. Jego aula pomieścić może 1480 słuchaczy, a różnych audytoriów, sal konferencyjnych i galerii wystawieniowych obejmujących powierzchnię ponad 8500 m² znajdziemy tutaj więcej. W innej części magazynu znalazło się centrum handlowe, a także teatr. Zbudowano nowoczesne kino multimedialne z 10 klimatyzowanymi salami, basen i lodowisko, jedyne we Włoszech z panoramicznym widokiem na morze. Całkiem niedaleko



Magazyn bawelny



Biosfera



Galeon piratów



Dźwig portowy, hydrauliczny z 1888, dalej winda unoszona nad basenem Porto Antico

stworzono unikatowe miasteczko dziecięce, miejsce zabawy – ale i edukacji zarazem, w którym do dyspozycji dzieci oddano najnowocześniejsze środki techniki komputerowej, opracowując przy tym wiele programów adresowanych do różnych grup wiekowych dzieci, od 3 do 14 lat. Powstała największa w Europie księgarnia dziecięca im. Edmondo Amicisa. Organizuje również warsztaty, spotkania z autorami książek i ilustratorami, wystawy książki. W Porto Antico powstało ogromne akwarium morskie, zbudowano największe w basenie morza Śródziemnego muzeum morskie, muzeum Antarktydy.

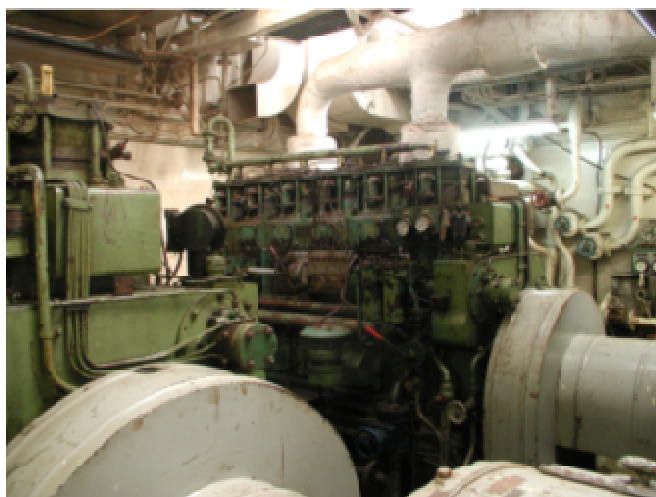
Sławę zyskała biosfera, konstrukcja ze szkła i stali, kula o średnicy 20 metrów i masie 60 ton, niewielki ale przebogaty ogród botaniczny, pełen rzadkich gatunków tropikalnych drzew, krzewów i roślin, także tych tradycyjnie uprawianych przez ludzi – kawy, cynamonu, wanilii, egzotycznych owoców, wokół których swobodnie porusza się wiele gatunków ptaków i motyli, żółwie, ryby i owady. Uwagę zwraca na potrzebę ochrony tropikalnych lasów, zagrożonych aktywnością człowieka.

Ogromną popularnością cieszy się winda podnoszona nad basenem portu na wysokość 40 m. i odsłaniająca rozległą panoramę architektury miasta i portu. Uwagę przyciąga galeon, z pietyzmem zrekonstruowany dla potrzeb filmu „Piraci” Romana Polańskiego, ofiarowany Genui. A wokół liczne restauracje, kawiarnie, instalacje służące rozrywce i sportom, butik, i stale przyciągające uwagę maryny.

Bezustannie odbywają się tutaj różne imprezy kulturalne a port przyciąga rocznie ponad 5 milionów mieszkańców miasta i turystów. Stał się nową atrakcją historycznego centrum miasta, obok Pałacu Dożów, katedry di San Lorenzo, kościołów Santa Maria di Castello i San Donato, tętniącej życiem Via Garibaldi, Piazza San Matteo, Piazza de Ferrari, kompleksu muzealnego na Strada Nuova. A z każdym dniem zaskakuje nowymi zrewaloryzowanymi dziełami. Jednym z nich stał się zabytkowy, największy pływający dźwig portowy Genui – „Heinrich”, powstały w 1915 roku, dzisiaj z pietyzmem odbudowany, na żurawiu dźwigający przeszkloną kulę o średnicy 14 m, w której urządzono planetarium.

A może takim miejscem jak Porto Antico dla współczesnej, zwróconej ku przyszłości Genui, dla Wrocławia stanie się obszar cywilizacyjny Portu Miejskiego na Kleczkowie, w centrum miasta położony, a tak od niego odległy, porzucony, zapomniany, socjologicznie zdegradowany, jak Porto Antico przed laty.

Stanisław Januszewski



Dźwig pływający Heimricj i jego siłownia energetyczna z silnikami Diesla

Promocja książki

30 czerwca gościliśmy na DP Wróblin Jana Pysia – autora dwutomowej książki „Odra. Rzecz o żegludze i polityce”. Na spotkanie przybyli członkowie Bractwa Mokrego Pokładu, Stowarzyszenia Absolwentów ZSZ i Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, odrzańscy armatorzy, stoczniovcy. Obecny był Grzegorz Radwan – dyrektor Biura Rozwoju Wrocławia, od wielu lat Odrą żywo zainteresowany, Marian Miłkowski, który Odrze poświęcił życie i Joanna Przybyszewska – pełnomocnik Marszałka województwa dolnośląskiego ds. Odry.

Książkę, której publikację zawdzięczamy m.in. dotacji Urzędu Marszałkowskiego, przedstawił sam autor, otwierając pole szerokiej i interesującej dyskusji. Niewątpliwie znajdzie ona kontynuację, tym bardziej, że swą publikacją Jan Pyś stawia nie tylko pytania. Próbuje na nie odpowiedzieć. Ale diagnoza stanu Odry zawsze odkrywać będzie problemy, których niesposób zamknąć jednoznaczną odpowiedzią.



Gdzie są porty odrzańskie?

Odrzańska Droga Wodna (ODW) jest akwenem komunikacyjnym, który powinien funkcjonować przynajmniej jako całość w sieci korytarzy transportowych i powinien być elementem europejskiej sieci dróg wodnych oraz mieć sprawne połączenia transportowe z innymi dorzeciami (kanały żeglugowe). Transport rzeczny zależy od warunków nawigacyjnych. Dobre warunki nawigacyjne są m.in. wtedy, gdy minimalna głębokość drogi wodnej na całej długości wynosi 1,8-2,5 m i głębokość ta gwarantowana jest przez przynajmniej 240 dni w roku.

Nadodrze wciąż posiada znaczny potencjał ładunków ciężących do Odry. Należy tylko przytoczyć informacje o produkcji przedsiębiorstw, które są zainteresowane korzystaniem z ODW:

1. Morawskie Zagłębie Węglowe (Czechy) – 50 mln t węgla plus wyroby hutnicze.
2. Katowicki Holding Węglowy – produkcja węgla 73 mln t rocznie.
3. Śląskie Centrum Logistyki (Port Gliwice) – zdolność 60 tys. kontenerów rocznie.
4. Grupa Azoty Kędzierzyn Koźle i Police (porty nad Odrą – 6 mln t produktów chemicznych rocznie.
5. Huta Łabędy – 1,5 mln t wyrobów hutniczych rocznie.
6. Cementownia Góraždze – 5 mln t kruszywa i cementu rocznie.
7. General Motors 200 tys samochodów (ok 1500 statków) rocznie.
8. Dolny Śląsk (Wrocław) – zapotrzebowanie ok. 60 tysięcy kontenerów rocznie.
9. Sudecki kamień i kruszywa – 3 mln t rocznie.
10. KGHM – 1 mln t soli i produkty rocznie.
11. Ziarno i zboża z Brandenburgii (Niemcy) – 5,5 mln ton rocznie.
12. Gazoport Świnoujście – 5 mln m³ gazu LNG.

Przyjmując, że tylko 15% z tych produktów trafi na ODW daje nam roczny potencjał ładunków w wysokości 20 mln t. Zestawienie to nie zawiera informacji na temat wielkości ładunków będących surowcami do produkcji produktów powyższych przedsiębiorstw jakie skorzystają z transportu rzeczno oraz chociażby kruszywa pozyskiwanych z Odry.

Dla przeładunku towarów niezbędne są porty. Największym właścicielem portów jest ODRATRANS, która oprócz prawa własności do statków i siedziby firmy dysponuje prawem władania do większości portów na Odrze: Koźle Azoty, Kędzierzyn-Koźle, Opole, Wrocław Popowice, Wrocław Miejski, Wrocław Zacisze, Wrocław Osobowice, Głogów, Nowa Sól, Ścinawa. Ponadto w porcie morskim w Szczecinie ODRATRANS dysponuje Bazą Gazowniczą i Nabrzeżem Elbląskim, w Świnoujściu – nabrzeżem Wybrzeże Władysława IV i Karsibór.

Niestety, obecnie porty odrzańskie nie istnieją. Należy zaplanować nowe wielofunkcyjne miejsca przeładunkowe. Celowe jest budowanie punktów przeładunkowych w miejscach niezbyt odległych od niefunkcjonujących już portów czy terminali, gdyż pozwoli to na wykorzystanie choć częściowo istniejącej infrastruktury oraz tradycji.

Problematykę ważnych dla ODW portów warto przeanalizować pod kątem zaplanowania centrów logistycznych. Problem rozmieszczenia centrów logistycznych jest wielowątkowy. Przy podejmowaniu decyzji należy wziąć pod uwagę szereg uwarunkowań. W obecnych warunkach sugerowane jest odejście od portów przeładunkowych i adoptowanie ich na nowoczesne centra logistyczne. Przykładem lokalizacji centrów logistycznych wzdłuż Odry, niestety prawie niezwiązanych z ODW jest firma PCC posiada terminale lądowe wzdłuż Odry Brzegu Dolnym, Gliwicach, Frankfurt nad Odrą¹.

Mając powyższe na uwadze, należy rozważyć potrzebę przygotowania dokumentu planistycznego służącego wykorzystaniu potencjału transportowego ODW, od granicy z Republiką Czeską do ujścia do Morza Bałtyckiego, z uwzględnieniem IV klasy żeglowności. Dokument powinien zawierać analizę dotyczącą:

- a) potrzeb transportowych przedsiębiorstw i przemysłu z Polski, Czech i Niemiec do przewozu ładunków masowych, kontenerów, materiałów niebezpiecznych (w tym gazu LNG), ładunków ponadgabarytowych i in.),
- b) lokalizacji portów, nabrzeży przeładunkowych, intermodalnych centrów logistycznych,
- c) lokalizacji miejsc postoju statków w czasie rejsów i podczas przerw zimowych,
- d) inwestycji hydrotechnicznych takich jak śluzy, kanały żeglugowe, żeglugowe połączenia z innymi dorzeciami.

Dokument powinien uwzględniać także lub nie kolidować z takimi aspektami wykorzystania dorzecza Odry jak:

- a) system melioracji i nawodnień rolniczych,
- b) zabezpieczenie przed suszą i powodzią,
- c) ujęcia i zrzuć wody,
- d) wykorzystanie do celów hydroenergetycznych,

- e) wykorzystanie do celów turystycznych i rekreacyjnych,
- f) walory ekologiczno-przyrodnicze dorzecza.

Dokument powinien być rozwinięciem opracowania Wojewódzkiego Biura Urbanistycznego „Studium Zagospodarowania Przestrzennego Pasma Odry” Wrocław 2000-2002 i stanowić jego aktualizację w kierunkach zaproponowanych przez: Navicentrum, „Przysto-

sowanie rzeki Odry do europejskiego systemu dróg wodnych w Europie” Wrocław 1992 oraz Program Odra-2005, KERM Warszawa 1996. W celu realizacji dokumentu powinna zostać podjęta współpraca międzyregionalna, krajowa oraz międzynarodowa.

1. http://www.pccintermodal.pl/bazy/pccintermodal.nsf/id/PL_Teminala_

Rejs z Wrocławia do Oławy

W sobotę – 14. lipca b.r. pracownicy Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych we Wrocławiu, a także pracownicy nadleśnictw, mieli okazję wziąć udział w konferencji edukacyjnej pt. „Las i woda w dolinie rzeki Odry” zorganizowanym przez Zarząd Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Leśnictwa i Drzewnictwa (SITLiD). Konferencja odbywała się podczas rejsu z Wrocławia do Oławy na pokładzie statku białej floty o imieniu Oława. Zadaniem konferencji było nie tylko poszerzenie wiedzy o gospodarce wodnej i znaczeniu wody dla ekosystemów, ale również integracja dolnośląskich leśników w ramach obchodów 90 rocznicy powstania Lasów Państwowych.



Pomysłodawcą, organizatorem i przewodnikiem konferencji był Ryszard Majewicz, specjalista ds. gospodarki wodnej Wydziału Realizacji Programów Pomocowych w RDLP we Wrocławiu. Rejs nie byłby możliwy bez dofinansowania jej przez Dyrektora RDLP we Wrocławiu i Zakładową Organizację Związkową NSZZ „Solidarność” przy RDLP we Wrocławiu oraz wyrozumiałości i życzliwości armatorów statków „białej floty”: Tomasza Strużyńskiego, Adama Rysiewa i Wojciecha Nowaka.

Pierwotny termin rejsu (niedziela 01.06.2014 r.) był związany z festiwalem odrzańskim „Piana Bosmana” Oława 2014, w trakcie którego była szansa na wystawienie drużyny wioślarskiej w zawodach „Smoczych Łodzi” o Puchar Wojewody Dolnośląskiego na dystansie 250 m. Niestety, ze względu na zbyt wysokie stany wody rzeki Odry trzeba było rejs przełożyć o dwa tygodnie. Wymagało to skompletowania listy chętnych niemal od nowa. Zmartwili się ci, którym nie pasował drugi termin, ale ucieszyli się ci, którzy nie mogli wziąć udziału w rejsie, w pierwszym terminie.

Rejs z Wrocławskiego Węzła Wodnego do Oławskiego Węzła Wodnego odbył się pod hasłem: „Od śluzy do śluzy”, czyli od śluzy Mieszczańskiej z „przestawio-



nymi” „głowami” do śluzy z „przestawionymi” „głowami” w Oławie. Są to dwie jedyne tego typu – a zabytkowe śluzy na Odrze. Uczestnicy konferencji zapoznali się z historią budowli śródmiejskich stopni wodnych: Piaskowego i Mieszczańskiego.

We wczesnych godzinach porannych uczestnicy spotkali się przy śluży Mieszczańskiej we Wrocławiu. Po zaokrętowaniu na statki: „Kaczuszka”, „Galar” i jeden z floty „Wrocławskiego Turystycznego Tramwaju Wodnego” – zwiedzili Śródmiejski Węzeł Wodny, który obecnie jest w trakcie prac remontowych nabrzeży i budowli hydrotechnicznych.

Przy bulwarze Xawerego Dunikowskiego uczestnicy przeokrętowali się na statek pasażerski „Oława”. Płynąc Odrą górną Wrocławską oraz Odrzańską Drogą Wodną, zapoznawali się z krajobrazami terenów zalewowych i lasów widzianych od strony przeciwnej niż zazwyczaj – czyli od strony rzeki. Zapoznali się ze znaczeniem korytarza ekologicznego, jakim jest rzeka i jej dolina. Poznawali problematykę ochrony od powodzi a także korzyści dla ekosystemów nadrzecznych, jakie wynikają z zabudowy hydrotechnicznej rzeki. Korzyści z żeglugi – w Warszawie niezauważane – mogli doświadczać osobiście.



Pokonując stopnie wodne: Opatowice, Janowice, Oława („duża”, „pociągowa”) – po kilkugodzinnej jeździe – wyokrętowali się na pomostach Mariny w Ścinawie Polskiej k/ Oławy. Przejazd ubogacił dla ciała pokładowy catering a dla ducha „Duet Piracki: Zbyszek i Adam”, który dołączył na służbie z Ratowicach. Pogoda i humory dopisały. Zarówno w pieśniach jak i w strojach uczestników rejsu dominowały klimaty marynistyczne, wodniackie i żeglarskie.

Po kapitańskim obiedzie w „Tawernie kapitańskiej” uczestnicy udali się na spacer po Oławskim Węźle Wodnym. Zobaczyli nieczynną, ale remontowaną niedawno i sprawną służę „małą” wraz z zabudową przystopniową z przełomu XIX i XX wieku. Następnie dotarli do zapomnianej, przez wielu zupełnie nieznanej – zabytkowej (z 1848 r., a nieczynnej od lat 20, XX w.) „służy z „przestawionymi głowami” w Oławie. Wszyscy mogli porównać stan zachowania identycznych, zabytkowych dzieł inżynierii wodnej – tego z Wrocławia i tego w Oławie.

Po drodze zobaczyli jeszcze relikty XIX i XX-wiecznych zakładów przemysłowych (w tym odlewni) oraz działającej na młynówce (w miejscu d. młynów) małej elektrowni wodnej. Na zakończenie przewodnik ogłosił mini konkurs o podstawowej wiedzy „odrzańskiej”. Konkurs wygrał kol. Tadeusz Nieszczeny z Wydziału Rozwoju i Innowacji RDLP we Wrocławiu. Nagrodą była publikacja („Odra – Oder. Panorama europejskiej rzeki”. Pod redakcją naukową Karla Schlögela i Beaty Halickiej, Wydawnictwo Instytutowe, Skórczyn 2008) zawierająca m.in. reprint map z 1896 r. zalewów powodziowych doliny Odry z przełomu XIX i XX w. Nagrodę ufundowała Fundacja Otwartego Muzeum Techniki.

W rejsie wzięło udział 70 osób. Wszyscy powrócili autokarami w okolice służy Mieszczańskiej. Ze względu na duże zainteresowanie, zarówno uczestników jak i tych, którzy nie mogli w nim uczestniczyć – organizatorzy planują podobny rejs za rok.

Fotografie z rejsu wykonał Wojciech Mazur – Przewodniczący Oddziału Wrocławskiego SITLiD

Wieści z młyna

W dniu 18 lipca br. o godz. 17.30 Stowarzyszenie „Bractwo Zabrodzkie” zorganizowało kolejną akcję przy młynie w Niegowie, polegającą na kontynuacji prac związanych z usunięciem warstwy ziemi pokrywającej stary bruk. Praktycznie cały plac przed młynem był utwardzony wcześniej kamieniami polnymi. W niektórych miejscach grubość warstwy ziemi przykrywającej bruk przekraczała 20 cm. Wszystkie prace były wykonywane ręcznie, żeby nie uszkodzić oryginalnego kamiennego placu.

ZAPROSZENIE

Stowarzyszenie z Rzędu Gminy Zabrodzie BMACIWO ZABRODZKIE, Stowarzyszenie PEPIKO w Wyszkowie, Wójt Gminy Zabrodzie, Burmistrz Wyszkowa, Starosta Powiatu Wyszkowski, Parafia Rzymsko-Katolicka pw. Trójcy Świętej w Niegowie, Zgromadzenie Sióstr Benedyktynek Samarytanek Krzyża Chrystusowego w Niegowie, Gminny Ośrodek Kultury w Zabrodziu, Stowarzyszenie Włóczęk w Zabrodziu, Biblioteka Publiczna M. St. Warskiego, Muzeum „Księżki Dzieci” w Warszawie, Miejsko-Gminna Biblioteka Publiczna w Wyszkowie, Dworzec C.K. Nowiwa w Gudziech, Fundacja Głównego Muzeum Techniki w Warszawie.

zaprasza na

OBCHODY 60. ROCZNICY MIERCI ANTONIEGO GAWISKIEGO
kuchnia i obława w dzień Świąteczny.

Program obchodów

- 12.00 Msza w kościele parafialnym pw. Trójcy Świętej w Niegowie
- 12.45 Msza samo-muszny w kościele, obejmująca:
 - kuchnia A. Gawiskiego,
 - kuchnia parafialna,
 - tworzenie plastycznym A. Gawiskiego o barmanach i alkohol (zbiory redakcji artysty-techniki), przygotowany przez uczniów Gimnazjum im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Zabrodziu,
- 13.15 Złoty kwiatów przy grobie A. Gawiskiego na cmentarzu parafialnym w Niegowie,
- 13.35 Obiad, przygotowany przez gospodynię KGW w Zabrodziu, na terenie Gminnego Ośrodka Kultury w Zabrodziu,
- 14.35 Wycieczka w Zgromadzeniu Sióstr Benedyktynek Samarytanek Krzyża Chrystusowego w Niegowie,
- 15.35 Wycieczka w Dworzec C.K. Nowiwa w Gudziech, w którym w latach 1945-1954 mieszkał A. Gawiski,
- 17.00 Miejsko-Gminna Biblioteka Publiczna w Wyszkowie, w której int. "Gdzie i tworzą A. Gawiskiego" - Dr Paulina Zarbka,
- 18.00 Miejsko-Gminna Biblioteka Publiczna w Wyszkowie, wystawa obejmująca dorobek plastyczny i literacki A. Gawiskiego (reprodukcje obrazów, rysunków oraz oryginalne wydruki tekstów - zbiory Muzeum „Księżki Dzieci” w Warszawie),
- 19.00 Wycieczka w zabudowywaniu mylnie w Niegowie, posiedzenie z poczynkami i zwiedzaniem.



Antoni Gawicki - „Mężczyzna w czarnej pelerynie” (akwarela) - 1904 r.



Osoby, które zgłosiły się do pracy, wykonały ciężką pracę w trudnych warunkach otoczenia, temperatura powietrza przekraczała 30 stopni. W pracy wzięli udział: Andrzej Krzeczowski, Kazimierz Chmiel, Jan Getka, Andrzej Wrzeszcz, Marek Filipowicz i Arkadiusz Redlicki. Wspólne, tradycyjne ognisko zakończyło wytężony dzień pracy.

Do zbiorów przyszłego muzeum włączono kolejny eksponat – młynek do ziarna z oryginalnym elementem rozdrabniającym ziarno (talerze żeliwne, rowkowane napędzane konnym kieratem).

Arkadiusz Redlicki

Z CYKLU: „W GAZETACH (LUB CZASOPISMACH) NAPISALI, ...”

„Bezpieczeństwo i niebezpieczeństwo”

1. „Po intermecie” krążą obrazki ukazujące miejsca na lądowych drogach publicznych (nieżelaznych), na których Nasi Ukochani Drogowcy ustawili znaki drogowe – z efektami odwrotnymi od zamierzonych. Czyli zwiększających niebezpieczeństwo użytkowników dróg, zamiast zwiększenia ich bezpieczeństwa.

2. Ostatnio gazety (lub czasopisma) donoszą o przygotowaniach ustawodawczych do kolejnego zaostrzenia przepisów dotyczących lądowego ruchu drogowego. Mają uwzględnić zdecydowane podwyższenie kar pieniężnych za przekroczenia dopuszczalnych prędkości wskazywanych znakami i przepisami drogowymi. Począwszy od przekroczeń już od 1 km/godzinę.

Kapitan „Nemo” niniejszym popiera Tfu-rców Tych Ustaw i Rozporządzeń chcących zwiększyć efektywność i skuteczność oddziaływania na obywateli RP, Tych Nowych Przepisów. A w szczególności ściągania z nich (obywateli) jak najwyższych kwot mandatów karnych.

Wychodząc naprzeciw: zarówno intencjom Ustawodawców – Pomysłodawców a także celem wypracowania u obywateli mechanizmu jak najprecyzyjniejszego wypełniania przyszłych przepisów, pomysłodawca-wnioskodawca (Kpt „Nemo”) – zanim nowe, planowane przepisy zostaną uchwalone – proponuje przetestowanie łagodniejszych (obecnych) przepisów lądowych. W tym celu zaprasza wszystkich zainteresowanych do udziału w „Nowym, Krajowym Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego”.

Program jest bezkosztowy i nie wymaga żadnego dofinansowania ze strony żadnego uczestnika czy też: Urzędu, Ministerstwa czy Jakiegokolwiek Instytucji Rządowej czy Pozarządowej.

Udział w Tym Nowym Programie może wziąć udział Każdy Uczestnik Ruchu Drogowego (lądowego, nie-żelaznego). Wystarczy, że: Zacznie Stosować Się Do WSZYSTKICH (!!!) Napotkanych na lądowych (nie-żelaznych) drogach publicznych i niepublicznych Znaków i Przepisów Ruchu Drogowego !

Nowy Program może przyczynić się do:

- Zaoszczędzenia przez uczestników konkretnych środków finansowych na niezapłaconych mandatach karnych,
- Zmniejszenia ilości wypadków śmiertelnych i nie-śmiertelnych na jezdniach, poboczach, chodnikach, rowach i drzewach przydrożnych,
- Rozpoczęcia prac na rewizję dotychczasowych przepisów ruchu drogowego przez szeroko rozumiane Środowisko Drogowców („Komunikantów”), ze szczególnym uwzględnieniem korekt ustawienia konkretnych znaków w konkretnych miejscach.

Poza ewidentnymi (w/w) korzyściami, bezpośrednim skutkiem rozpoczęcia Programu będzie – prawdopodobnie – paraliż komunikacyjny wywołany przez przestrzegających stosowanie się do WSZYSTKICH napotkanych na lądowych drogach publicznych i niepublicznych Znaków i Przepisów Ruchu Drogowego ! Ale przecież wtedy właśnie (kiedy wszyscy stoją, a nie jadą) na drogach panuje największe bezpieczeństwo !!!

Ponieważ wobec przestrzegania stosowania się do WSZYSTKICH napotkanych na lądowych drogach publicznych i niepublicznych Znaków i Przepisów Ruchu Drogowego – uczestnikom Nowego Programu zagraża pewne, choć potencjalne niebezpieczeństwo ze strony Pozostałych Uczestników Ruchu Drogowego Nieuczestniczących w Tym Nowym Programie, Kpt „Nemo” zaleca umieszczenie za tylną szybą Pojazdu, Którym uczestnik Zamierza Realizować Zadania Programu napisu ostrzegawczego o następującej treści:

UWAGA – NIEBEZPIECZEŃSTWO !

Staram się przestrzegać (albo nawet przestrzegam) Wszystkie Obowiązujące, Napotkane Na Drodze Znaki i Przepisy Ruchu Drogowego.

*Zgodnie z Nowym Krajowym Programem
Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Kapitana „Nemo”*

Wrocław, lipiec 2014 r.

Początek Programu zainauguruje Kpt „Nemo” – dnia pierwszego września 2014 r. rano – umieszczeniem napisu powyższej treści za tylną szybą własnego pojazdu. Do czego zachęca Wszystkich Użytkowników Ruchu Drogowego pomysłodawca-wnioskodawca, tenże

Kpt „Nemo”

Korespondencję prosimy kierować na adres:

H/P Nadbor, Górny awanport śluży Szczytniki, 50-370 Wrocław, Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@fomt.pl; <http://www.fomt.pl>, „Bractwo Mokrego Pokładu”

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek, Wojciech Śledziński

Mecenasi Biuletynu: Gdańskie Melioracje Sp. z o.o., Eco-Polcon Sp. z o.o. Wrocław,
Hydroprojekt Sp. z o.o. Wrocław, Żegluga Bydgoska Sp. z o.o.