

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn Nr 146

Rok XIII

październik 2015

Wodoodporni czy wodolubni

Czy może być coś bardziej upokarzającego dla wodniaka w którego żyłach płynie mieszanina krwi i odrzańskiej wody? Pytanie to zadaję po każdorazowym wejściu na stronę znanemu wszystkim wodniakom organu zarządzającemu w imieniu Rzeczypospolitej wszelkiej maści ciekami na terenie zlewni Odry. Tekst, który już od kilku miesięcy denerwuje mnie swym bezsenssem sugeruje postępowanie z czytelnikami w sposób instrumentalny, tj. traktowania ich jako środków do realizacji własnych celów i brzmi następująco:

„Bądźmy WODOODPORNI” – Nowa inicjatywa edukacyjna RZGW we Wrocławiu

Najważniejszą intencją programu jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na terenach zwiększonego ryzyka powodziowego oraz edukacja, budowanie świadomości i zachęcenie użytkowników zagrożonych obszarów do podjęcia starań na rzecz zabezpieczania we właściwy sposób swojego mienia przed ryzykiem wystąpienia powodzi w myśl zasady „najlepiej bronić się na własnym podwórku”.

Czy być wodoodpornym to zwiększony poziom bezpieczeństwa, czy być wodoodpornym to koniec ryzyka wystąpienia powodzi? Pytania bez sensu i odpowiedzi.

Dla wyjaśnienia – wodoodporność oznacza, że nawet długotrwałe działanie wody na dobra materialne nie ma istotnego wpływu na jego wytrzymałość i trwałość. Ani w żąb nie potrafię zrozumieć istoty tej odezwy, a jedynie co przychodzi mi na myśl to czcza dyskusja o „dasie” czy „niedasie” („Dyskusja o niczym, czyli o tym, czy „Dasie”, czy „nie-da-sie” i od czego to zależy?”), a czy akceptacja tego frazesu, „... zachęcenie użytkowników zagrożonych obszarów do podjęcia starań na rzecz zabezpieczania we właściwy sposób swojego mienia przed ryzykiem wystąpienia powodzi w myśl zasady „najlepiej bronić się na własnym podwórku” nie będzie namawianiem do zgody dla świętego spokoju i dla zaspokojenia oczekiwań drugiej strony, mimo wewnętrznego nie?

Z zasady nie lubię wystawiać komentarzy negatywnych, ale akurat w tym przypadku postanowiłem wystąpić w imieniu obywateli RZECZPOSPOLITEJ RZECZNEJ, którzy z wodą związani nierozłącznie niejednokrotnie od dzieciństwa, którzy wodę kochają i głośno mówię NIE dla ogłupiających hasel promujących działanie sił nadprzyrodzonych, chroniących przed jej kaprysami. Nic kon-

struktywnego nie przychodzi mi do głowy poza tym, że jedyne wytłumaczenie, jakie znajduję dla takiej chorej sytuacji (czyli jak można pozwolić na zrobienie sobie takiego „prania mózgu”) – to, że jak człowiek jest zakochany – to po prostu głupieje, inaczej się tego nie da wyjaśnić.

Skoro powszechnie wiadomo, że istniejące zabezpieczenia przeciwpowodziowe nie spełniają oczekiwań, to najwyższy czas, aby zamiast biadolenia o skutkach przejścia wód wezbraniowych zacząć mówić głośno, dlaczego tak się dzieje. W dalszym ciągu brakuje podstawowej wiedzy z zagadnień hydrologii w szkołach, w zarządach osiedli wybudowanych na terenach zalewowych, brak jest ogólnie dostępnych instrukcji postępowania na wypadek powodzi. Wiedza, że nic nie powstrzyma skutków ekstremalnych zjawisk meteorologicznych, nabywana jest jakby od podstaw, za każdym razem po ich przejściu, a namawianie mieszkańców zagrożonych terenów, aby sami organizowali zabezpieczenia przed ryzykiem zniszczenia i utraty swego mienia wskutek powodzi, to ewidentna próba odepchnięcia odpowiedzialności urzędu, który jest do tego ustawowo powołany. Na nic zda się wprowadzanie dodatkowych zabezpieczeń, czynionych w ramach przeróżnych mniej lub bardziej mądrych projektów w celu zapobiegania i zmniejszenia skutków powodzi, jeśli nie wypleni się zwykłego, pospolitego niechlujstwa i głupoty. A ja, porządny obywatel Rzeczypospolitej, płacąc uczciwie podatki oczekuję i żądam poważnego traktowania mnie i niewmawianie, abym przechodził bliżej nieokreśloną metamorfozę, przejmując wodoodporność kaczki! Jestem coraz bardziej przekonany, że pomysłodawca przejścia ze stanu wodolubności w stan wodoodporności



wyraźnie pomieszał definicje. To, do czego namawia, bliższe jest wodoszczelności lub nieprzemakalności.

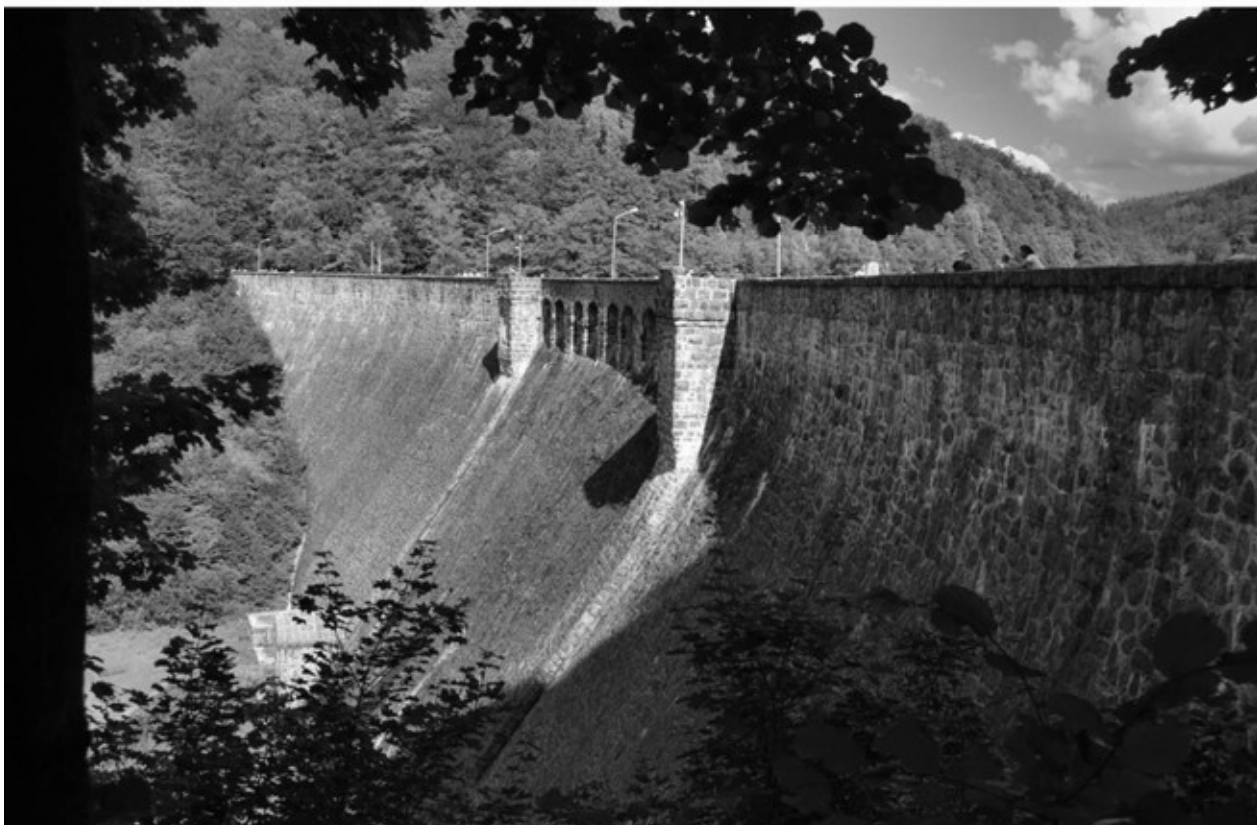
A czym się różni wodoodporność od nieprzemakalności? Na pozór pytanie banalne, ale czy rzeczywiście? Czy wodoodporność daje gwarancję Guaranteed To Keep You Dry – w tym przypadku jest to wielka niewiadoma. Natomiast „water proof” idealnie pasuje do pojęcia nieprzemakalności. Tak więc konkludując przemyślenia o wyższości wodoodporności nad nieprzemakalnością, proponuję nowe hasła:

Obywatele Rzeczypospolitej Rzecznej – przestańcie być wodoodporni, bądźcie wodolubni. I tak cały ten bezsens słowny naprowadził mnie, jak najbardziej z natury wodolubnego, na pomysł stworzenia czegoś na kształt małego wademekum śląskich zbiorników, i tych „retencyjnych”, i tych przeciwpowodziowych, czyli wycinka wielkiego krwiobiegów rzeki Odry. Dodatkowym motywem podjęcia tego wyzwania była konieczność zastosowania zalecanej

przez lekarzy tego typu formy terapii neuropsychologicznej pamięci najbliższej mi osoby. Dopiero po objęzdzie większości zbiorników uświadomiłem sobie, jak mało o nich wiemy, jak wielka jest potrzeba mówienia o nich i uświadamiania społeczeństwu, że to, co zrobili inni wczoraj dziś już przestaje nam wystarczać. Czasy zmieniły się, klimat zmienia się, ekosystem w górnych biegach rzek został zachwiany, a skala doznawanych krzywd po każdorazowym wezbraniu rzek i potoków ciągle wzrasta.

Objazd zaczęliśmy od zbiorników dolnośląskich – przeciwpowodziowych na rzece Bóbr i Kwisie. Są przepiękne, ich urok w surowych górskich plenerach zachwyca a ogrom budowli przytłacza.

Pierwsze zapory i zbiorniki przeciwpowodziowe znajdujące się na terenie Polski zbudowali Niemcy w czasach, kiedy to część naszego kraju znajdowała się pod ich zaborem i dlatego też najstarsze polskie tamy znajdują się



właśnie w zachodniej części kraju, a dokładnie w Województwie Dolnośląskim. Tam też znajduje się tam między innymi Zapora Leśniańska (najstarsza w Polsce), Zapora Złotnicka i największa w tym rejonie Zapora Pilchowice. Na początku naszego stulecia, po serii pustoszących Dolny Śląsk powodzi, na siedemnaście kilometrów

Zbiornik przeciwpowodziowy Pilchowice

Zapora Pilchowice – druga co do wysokości w kraju (po Solinie), i druga co do czasu powstania zapora w Polsce. Zbudowana została wg projektu profesora O. Intze oraz dr. I.C. Bachmanna. Jest ona najwyższą w naszym kraju zaporą kamienną i łukową. Wybudowano ją na rzece Bóbr w latach 1904-1912 w celu ochrony przed licznymi powodziąmi. Decyzja o budowie Zapory Pilchowickiej zapadła 3 lipca 1900 roku, a pierwsze prace budowlane rozpoczęto w 1902 roku.

przełomowym odcinku Bobru, powstały trzy sztuczne jeziora: Modre, Wrzeszczyńskie i Pilchowickie. Największą z kaskady górnego Bobru jest najniżej położone Jezioro Pilchowickie. Wszystkie trzy zapory zaprojektowali i wykonali Niemcy.

W roku 1904 rozpoczęto drążenie kanału, który miał odprowadzać wodę z placu budowy. Kanał ma szerokość 9 m, wysokość 7 m, a jego długość wynosi 383 m. W odległości 152 m od wlotu znajduje się 45-metrowy szyb, w którym znajduje się betonowa śluza służąca do kontrolowania przepływu wody (śluzę ta działa do dnia dzisiejszego).

Po wybudowaniu kanału zainstalowano przegrody znajdujące się za wlotem kanału i przed jego wylotem, dzięki czemu osuszono i przygotowano teren pod budowę

(przegroda przed wlotem kanału istnieje do tej pory, jednak znajduje się ona pod lustrem wody i stanowi ona barierę ochronną przed przenoszeniem większych kawałków skał po dnie oraz innych elementów mogących zagrozić zaporze).

20 czerwca 1908 r. nastąpiło uroczyste wmurowanie kamienia węgielnego oraz aktu erekcyjnego zapory. W 1909 r. wezbrane wody Bobru podtapiają dół fundamentów i część korpusu zapory. 16 listopada 1912 r. nastąpiło oficjalne otwarcie zapory przez cesarza Wilhelma II.

Wysokość zapory wynosi 69 m, a długość jej korony to 270 m. W wyniku budowy zapory powstał zalew o pow. 240 ha i pojemności 50 mln metrów sześciennych. Poniżej zapory zbudowano elektrownię o mocy 7,5 MW, złożoną z 6 turbozespołów. Po otwarciu zapory wodnej w Pilchowicach kroniki miejskie odnotowały: „... odtąd zmora corocznych wylewów przestanie gnębić Wleń i nadbobrzeńskie wieś”.

Niestety, Bóbr nie dał o sobie zapomnieć. Pierwsza duża woda, w wyniku której doszło do podtopień, miała miejsce już w dniach 5-7 lipca 1915 roku. Kolejne powodzie odnotowano w czerwcu 1926, w 1930 i 1938

Zbiornik przeciwpowodziowy Leśna

Dzień 3 sierpnia 1888 r. przyniósł kolejną powódź w dolinie Kwisy. Już wtedy myślano o budowie systemu zapór, lecz obawiano się jednak wysokich kosztów. Dopiero po wyjątkowo dotkliwej powodzi z 30-go lipca 1897 rząd przychylił się do propozycji prof. Intze z Politechniki w Akwizgranie, który jako specjalista w dziedzinie budowy tam, od dawna postulował stworzenie systemu zapór wzdłuż śląskich gór. 3-go lipca 1901 uchwalono ustawę dot. ochrony przeciwpowodziowej na Śląsku.

Zaczęto od budowy zapory na rzece Kwisie, która zawsze była jedną z najbardziej dzikich górskich rzek, a jej wąska dolina szczególnie się do tego celu nadawała. Pierwsze pomiary wykonano już jesienią 1898 roku. 5-go października oficjalnie wmurowano kamień węgielny. Budowę nadzorowali dr Curt Bachmann oraz prof. Otto Intze.

Aby móc zacząć wznosić tamę w ścianach doliny, wydrążono dwie sztolnie obiegowe o długości 150 m i średnicy 7 m, przez które odprowadzano wody Kwisy. Każdą ze sztolni zaczęto drążyć jednocześnie z dwóch stron i po pół roku pracy połączono je dokładnie w połowie. Fundament zapory sięga na głębokość 5 m w koryto rzeki, a jej boki zostały wmurowane na 5 m w ściany doliny. Do wydrążenia sztolni i pozyskania budulca zużyto 32 tony dynamitu. Wielu robotników straciło przy tym życie. Każdy kamień użyty do budowy wypłukano pod wysokim ciśnieniem, a piasek i żwir także oczyszczono z gleby.

roku w dniach pomiędzy 5-7 lipca 1958 roku i pomiędzy 2 a 4 sierpnia 1977 roku oraz w dniach 21-22 lipca 1981 r. Jednak największa woda przyszła w 1997 roku. Dwie fale powodziowe 5-8 lipca i 18-19 lipca tegoż roku doprowadziły do przelania się wody przez koronę zapory. Powódź z 1997 roku jest określana mianem powodzi stulecia. Kolejne fale powodziowe miały miejsce w 2001 i w sierpniu 2006 roku.

Na przestrzeni blisko stuletniej historii zbiornika wodnego, czterokrotnie miały miejsce prace konserwacyjne. Zbiornik Na przestrzeni blisko stuletniej historii zbiornika wodnego czterokrotnie miały miejsce prace konserwacyjne. Zbiornik opróżniano w latach 1932, 1959, 1975 i 1978. Prace konserwacyjne i opróżnienie zbiornika planowane były również na 2009 rok, jednak zostały przełożone. Na przełomie 1957-1958 roku odbył się remont sztolni obiegowej, a po powodzi z 1997 r. na zaporze prowadzono szeroko zakrojone prace pomiarowe przemieszczeń oraz położono nowe spoiny, a w 1999 r. zakończono remont przelewu i kaskady

Źródło: www.wbudowle.pl

U podstawy szerokość tamy wynosi 39 m, a jej długość 35 m. Szerokość korony wynosi 8 m przy długości 130 m. Wysokość zapory wynosi 45 m. Mur rozpięty pomiędzy zboczami doliny tworzy łuk o promieniu 125 m. Od strony wody zaporą została otynkowana gęstą zaprawą i pokryta warstwą asfaltu. Przy podstawie zapory wmurowane zostały dwa upusty denne o średnicy 1,1 m i 0,3 m, wyposażone w zawory służące do kontrolowania przepływu wody. Po zakończeniu budowy, sztolnie obiegowe zamknięto wkładami z betonu, w które wmurowano po 3 rury z zasuwami. Zaporę wyposażono ponadto w szyby odpływowe i przelewy, którymi nadmiar wody może spłynąć do leżących pod nimi sztolni obiegowych. Budowa zapory kosztowała 2 634 000 marek, z czego 1 270 000 to koszt samej konstrukcji zapory. Na zakup gruntów przeznaczono 627 000 marek. Z tych kosztów 4/5 wyłożyło państwo pruskie, a pozostałą część pokryła prowincja Śląsk. Przy budowie zapory pracowało do 450 robotników.

5-go lipca 1905 miało miejsce oficjalne otwarcie zapory. Spiętrza ona wody Kwisy w Jezioro Leśniańskie o długości 5,6 km i całkowitej powierzchni 140 ha.

Decyzję o budowie elektrowni wodnej podjęto dopiero w 1905 roku. Powstała ona w odległości ok. 100 m od zapory. Otwarto ją w 1907 r. oddając do eksploatacji początkowo trzy turbozespoły z turbinami Francisa zasilane wodą płynącą przez upusty denne, które za murem łączą

się w jedną rurę. W późniejszych latach elektrownię zaopatrzone jeszcze w dwa turbozespoły. Aby efektywniej wykorzystać siłę wody, w 1908 r. zbudowano dodatkowy kanał o średnicy 2.3 m, doprowadzający wodę do

Zbiornik przeciwpowodziowy Złotniki

Jeziro Złotnickie to jedno z dwóch jezior zaporowych na Kwisie, w jej przelomowym odcinku pomiędzy Gryfowem Śląskim, a Leśną. Jeziora na Kwisie powstały w wyniku zakrojonej na szeroką skalę działalności sejmu śląskiego, zmierzającej do ochrony przeciwpowodziowej niższej położonych terenów. W XIX wieku obszary te zalewane były wielokrotnie, powodując śmierć ludzi i olbrzymie straty. Podstawą funkcją jezior jest retencja, dzięki spadkowi wody produkuje się energię elektryczną. Jeszcze pod koniec I wojny światowej opracowano plany budowy drugiej zapory na Kwisie. W kwietniu 1919 roku rozpoczęto prace przygotowawcze, a w lipcu 1921 wmurowano kamień węgielny pod budowę tamy. Tamy usytuowano za Złotnikami Lubańskimi, w miejscu, gdzie płynąca od strony Gryfowa Kwisa kieruje swój bieg na północ. Podobnie, jak Zapora Leśniańska, także ta tama ma kształt łuku skierowanego naprzeciw nurtowi. Promień tego łuku wynosi 158 m.

Prace nad nową zaporą prowadzono we wcześniej wypróbowany sposób. Aby odprowadzić wodę, wykuto w skalistym brzegu od strony Kałużnej sztolnię obiegową o długości 150 i średnicy 5 m. Do budowy wysokiej na 36 m tamy zużyto 37 300 m³ materiału budowlanego. U podstawy zaporę ma grubość 27, a przy koronie 5 m. Długość tamy w koronie wynosi 158 m, a jeśli doliczymy do tego most nad przelewem – 170 m. Od strony wody tama jest otynkowana cementem z trasem (tras – skała osadowa; martwica wapienna, stosowana jako dodatek do

Zbiornik przeciwpowodziowy Lubachów

W latach 1914-1917 przegradzono Bystrzycę poniżej Zagórza tamą o wysokości 44 i długości 230 m, a w pobliskim Lubachowie zbudowano niewielką elektrownię wodną. W efekcie tych zabiegów powstało długie i kręte jezioro o stromych brzegach i powierzchni 51 ha, mieszczące średnio 8 mln m³ wody, malowniczo położone wśród lasów, u stóp urwiska z zamkiem Grodno na szczycie.

Koryto Bystrzycy znajdowało się niegdyś w miejscu, gdzie dziś stoi Zagórze. W plejstocenie traktem tym wdarł się lądolód z północy, a ustępując, zatarasował drogę materiałem skalnym. Bystrzyca musiała więc poszukać sobie innego koryta i w ten sposób powstał obecny, epigenetyczny przełom, po drugiej stronie góry Choina.

W początkach wieku nawiedziła Sudety fala powodzi.

turbin. Koszt budowy elektrowni w wysokości 800 000 marek pokryła w całości prowincja Śląsk.

Źródło: „Heimatbuch des Kreises Lauban” wyd. Felix Bertram, Leśna 1928

cementu). Nie zastosowano tu systemu szybów odpływowych, jak przy Zaporze Leśniańskiej, lecz zbudowano przelew stokowy o długości 48 m.

Sztolnia obiegowa została uzbrojona w dwie rury o średnicy 1,4 m, zaopatrzone w podwójne zasuwę. Przez tamę poprowadzono dwa upusty denne o średnicy 1,4 i 1 m, które mogą być zamykane z dwóch stron: od strony elektrowni oraz od strony wody (zasuwę obsługiwane z korony tamy). Trzy mury kanały o średnicy 1,8 m, 1,7, 1,6 m doprowadzają wodę do turbin elektrowni usytuowanej tuż za murem. Tama spiętrza wodę w Jezioro Złotnickie o długości 8,2 km i powierzchni 125 ha. Zalaną zostały osady Heidemühle, Finkenmühle oraz 5 domów z Karłowic, a poza tym tereny leśne.

Zaporę ukończono w 1924 roku. Budowa kosztowała 2 100 000 złotych marek. Pracowało przy niej do 325 pracowników. Plany budowy opracował radca budowlany Curt Bachmann, który jako budowniczy śląskich zapór, został uhonorowany przez Politechnikę Wrocławską tytułem doktora. W jednej z nisz, pomiędzy ławkami na koronie zapory, wykuty był jego portret z inskrypcją. Elektrownia zaopatrzona w trzy turbozespoły z turbinami Francisa firmy J.M. Voith rozpoczęła pracę w listopadzie 1924 r.

Źródło: „Heimatbuch des Kreises Lauban” wyd. Felix Bertram, Leśna 1928

Doprowadziły one do stworzenia programu budowy zapór i zbiorników retencyjnych. Jeden z nich powstał właśnie w przełomie Bystrzycy poniżej Zagórza. Nad jeziorem przerzucony jest rozciągnięty, lekko zmurzały most wiszący, a wokół rozsiadły się ośrodki wypoczynkowo-żeglarskie ze sprzętem pływającym. Jezioro stanowi obecnie zbiornik wody pitnej dla aglomeracji dzierzoniowskiej. Kąpiel jest zabroniona, ale można jednak popływać kajakiem lub rowerem wodnym. Teoretycznie można pożeglować wynajętą łódką po Jeziorze Bystrzyckim, lecz wakacyjna świetność tego pięknego zakątka wydaje się już jednak, z trudno zrozumiałych przyczyn, okresem minionym.

Źródło : www.przewodnik.onet.pl

Suchy zbiornik przeciwpowodziowy Międzygórze

Przez Międzygórze rzeka Wilczka przepływa małą doliną i głęboką doliną przez Wodospad Wilczki oraz pięknie wypreparowanym skalistym wąwozem na dł. 400 m.

U jego wlotu znajduje się suchy zbiornik przeciwpowodziowy wzniesiony w latach 1905-1909 o pojemności 910 tys. m³ wody. Kamienna zaporę ma 108 m długości, 3-19 m szerokości i 29,2 m wysokości. Poniżej zapory znajduje się część Międzygórza oraz DW „Słowik”.

Suchy zbiornik przeciwpowodziowy Sobieszów i Cieplice

Pod koniec XIX wieku Cieplice nawiedziły cztery duże powodzie. By uniknąć kolejnych, w latach 1905-1908 zbudowano tamy na rzece Kamiennej i na Wrzosówce. Tama na Wrzosówce w połączeniu z ziemnymi wałami tworzy suchy zbiornik o pojemności 4 400 000 m³. Takie

Zbiornik retencyjny Nysa

Jeziro Nyskie (Jeziro Głębinowskie, Zbiornik Nysa) – zaporowy zbiornik retencyjny na Nysie Kłodzkiej zbudowany w 1971 r. Jezero jest położone w bezpośrednim sąsiedztwie miasta powiatowego Nysa, przy międzynarodowej trasie Częstochowa – Kłodzko. Zaporę tworząca jezera jest betonowo-ziemna, o długości 2 km i wysokości do 20 m. Powierzchnia jezera to 2077 hektarów, pojemność całkowita zbiornika to 123,44 miliona m³, w tym stała rezerwa powodziowa w sezonie letnim wynosi 51,7 miliona m³.

Jeziro Nyskie powstało, przez zalanie wodą znacznego obszaru gminy Nysa. Większość tego obszaru stanowił las, wysiedlono ludzi i zburzono wsie: Brzezina Polska, Miedniki, Różanka oraz częściowo Głębinów.

Przy odpływie zbiornika znajduje się elektrownia wodna (czteroturbinowa) z pracującymi dwiema turbinami Kaplana o łącznej mocy 4,8 MW, zasilająca sieć ener-

Zbiornik retencyjny Otmuchów

Zbiornik Otmuchów, zbiornik retencyjny wybudowany w latach 1928-1933 (nosił wówczas nazwę Staubecken Ottmachau) na rzece Nysa Kłodzka, tuż powyżej miasta Otmuchów, tama ziemna. Przy maksymalnym piętrzeniu (18,6 m) zbiornik ma powierzchnię 20,6 km² i pojemność 130,45 hm³

Zbiornik zamyka zlewnię Nysy Kłodzkiej o powierzchni 2352 km². Jego pojemność, oszacowana w 2001 roku na nowo w związku z sedymentacją osadów rzecznych, Mierzona do wysokości przelewu (215,00 m n.p.m.) wynosiła 130,45 mln m³. Uroczyste oddanie zbiornika do użytku oraz uruchomienie elektrowni wodnej nastąpiło 17 czerw-

Zbiornik retencyjny Turawa

W latach 30. XX w. w Opolu powstał projekt budowy sztucznego zbiornika wodnego mającego za zadanie ochronę Opola przed powodzią. Hubertus von Garnier (ostatni

Dawniej był tu stary młyn wodny i kolonia Jaworniczka. W tym miejscu Wilczka wypływa z Masywu Śnieżnika do Rowu Górnej Nysy i przekracza granicę Śnieżnickiego Parku Krajobrazowego. Zaporę wodną na Wilczce stanowi jedną z wielu atrakcji Międzygórza, służy również jako znakomity punkt widokowy.

Źródło: www.czarnagora.com

rozwiązanie doskonale sprawdza się do dnia dzisiejszego. W trakcie „powodzi stulecia” część wody przelewała się przez górny przepust na tamie, ale lustro wody nie sięgnęło korony wałów. Wrażenie niesamowite, sam miałem okazję doznać tego niesamowitego spektaklu.

tyczną kraju. Przepływ wynosi 2 x 30,5 m³/s, przy różnicy poziomów 20 m. Średni przepływ wieloletni u ujścia Nysy Kłodzkiej do Odry wynosi 50m³/s, przepływ nie powodujący strat w infrastrukturze poniżej zapory zależy od wezbrania Odry i waha się w zakresie 150-190 m³/s, natomiast w lipcu 1997 (powódź tysiąclecia) przepływ ten wynosił ponad 950 m³/s. Wówczas zrzut awaryjny z Jeziora Nyskiego zalał między innymi Nysę, Lewin Brzeski, liczne wsie w dorzeczu rzeki, jak i przyczynił się do znacznego podniesienia się wody w Odrze, która zalała Wrocław.

Obecnie Jezero Nyskie i Otmuchowskie wraz z przyległymi terenami tworzą obszar Otmuchowsko-Nyskiego Obszaru Krajobrazu Chronionego, ponieważ nad brzegami zbiornika gniazduje wiele gatunków ptaków.

Źródło: www.jezero-nyskie.pl

ca 1933 r. Czteroturbinowa elektrownia wodna, znajdująca się przy odpływie, posiada dwie turbiny Kaplana o łącznej mocy 4,8 MW i zasilająca sieć energetyczną kraju. Przepływ wynosi 2*21,5 m³/s, przy różnicy poziomów 16 m.

Zbiornik należy do tak zwanej Kaskady Nysy Kłodzkiej, składającej się z 4 zbiorników wodnych (Zbiornik Topola, Zbiornik Koziełno tworzące Jezero Paczkowskie Jezero Otmuchowskie i Jezero Nyskie) w środkowym biegu Nysy Kłodzkiej.

Źródło: wn.com/Jezero_Otmuchowskie

właściciel Turawy) zaproponował w tym celu swoje ziemie na zachód od Turawy. By uzyskać zgodę na budowę w 1933 roku spotkał się w tej sprawie z Adolfem

Hitlerem. W 1938 roku budowa zbiornika została ukończona. W wyniku budowy pod wodą znalazło się kilka

wsi w tym Zamoście. Zbiornik zajmuje 22 km² powierzchni.

Źródło: www.mapopoland.pl

Zbiornik retencyjny Mietków

Największe w województwie dolnośląskim jezioro zaporowe, utworzone przez wybudowanie zapory na rzece Bystrzycy w Mietkowie, około 25 km na południowy zachód od granic Wrocławia. Geograficznie położone jest na Równinie Świdnickiej, w przecinającej ją Dolinie Bystrzycy i położone na terenie Parku Krajobrazowego Dolina Bystrzycy. Jezioro ma powierzchnię zalewu 9,29 km² i pojemność 65 mln m³ (wg niektórych danych – do 70,5 mln m³) oraz Jezioro Mietkowskie (Zalew Mietkowski, czasem nazywane jest też Jezioro Do manickim) maksymalną głębokość 13 metrów w.

Do budowy zbiornika przystąpiono w roku 1974, a jego wypełnianie zakończyło się w 1986. Ziemno-betonowa tama ma długość 3,2 km i wysokość 17 m. Jezioro pełni funkcję zbiornika retencyjnego. Z dna jeziora wydobywane jest także kruszywo. Budowa zapory na Bystrzycy i Jeziora Mietkowskiego spowodowała, że znajdujące się poniżej, przed ujściem Bystrzycy do Odry, wybudowane w latach 20. XX w. niewielkie lokalne elektrownie wodne we wrocławskich Marszowicach i Stabłowicach przestały otrzymywać dostateczną ilość wody do sprawnego funkcjonowania.

Źródło: www.pl.huko1.net



Podsumowując temat – warto było poświęcić urlop na podziwianie przepięknych widoków, podziwiania sztuki budowniczych dawnych obiektów hydrotechnicznych – wszak każdy z nich to oddzielne dzieło sztuki inżynierskiej. Szkoda tylko, że niektóre z nich zaprzestały dziś spełniać dodatkowej roli rekreacyjnej tak, jak to bywało po oddaniu ich do użytku. A jeśli już są, to albo odstraszały cenami, albo spartańskimi warunkami i zaniedbaniem, ale pomimo tego warto – aby wszyscy **wodolubni** czasami do nich zaglądali.

Spotkanie Bractwa Mokrego Pokładu

Dnia 3 września na statkach Muzeum Odry odbyło się wrześniowe spotkanie Bractwa Mokrego Pokładu, któremu w zastępstwie Brata Tadeusza Sobiegraja, przewodniczyła Wioletta Wrona-Gaj. Po wakacyjnych zebraniach na gorących pokładach Wróblina, umiłonych grillem i zimnymi napojami – nastąpiła pora na tradycyjne spotkania pod pokładem dźwigu pływającego. Pojawił się też istotny temat: dr Jan Pyś, Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej przedstawił najnowsze zmiany prawne, ustawowe oraz nowe stanowiska polityczne wobec kwestii żeglugi odrzańskiej.



Wywiązała się żywa dyskusja na temat możliwości przywrócenia żeglugi towarowej, budowy kanału Odra – Dunaj, budowy kolejnych stopni wodnych na Odrze, przede wszystkim zaś – powrotu do regularnych transportów. Jak się jednak wydaje – póki co, na żadne radykalne decyzje liczyć nie można. Pozostała smutna refleksja: w następnych kilku latach Odry nie czeka wielka odmiana.

Poza rozgorzałą dyskusją prowadząca spotkanie kustosz Muzeum Odry zapowiedziała najbliższe wydarzenia na statkach, w tym Europejskie Dni Dziedzictwa, opowiadając przy okazji o postępach w programie Kapitańskie opowieści, ASOS 2015.

Po zakończeniu części nieoficjalnej, towarzyskiej spotkania ustalono termin następnego zebrania na 1 października 2015 r.

Wioletta Wrona-Gaj

Jan Pys

Wniosek UŻŚ do Instytutu Rozwoju Terytorialnego

W związku z rozpoczęciem prac, w ramach planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego nad planem zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Wrocławia, zamieszczam propozycję zagospodarowania terenów przywodnych Wrocławskiego Węzła Wodnego p.n.: *Wenecja Północy*.

Wenecja Północy

Nasze miasto staje przed nowymi wyzwaniami. Z wieloma z nich wspaniale sobie radzi. Jednak są znaczne

części miasta ważne społecznie, gospodarczo i istotne ze względów bezpieczeństwa, które nie podlegają plano-

waniu. Obszary te przez gminnych samorządowców nie do końca są zidentyfikowane i poznane, a od wieków były i mogły być nadal, wizytówką Wrocławia. Pragnę zasygnalizować problematykę planowania, leżących w granicach miasta terenów przywodnych akwenów płynących wraz z terenami przywodnymi wyrobisk, zatok, portów dalej nazywanych Wrocławskim Węzłem Wodnym.

Obszar ten cieszy się coraz większym zainteresowaniem mieszkańców, a ze względu na swoją unikatowość w skali Europejskiej może być na powrót ważnym instrumentem promocyjnym miasta. W przeszło tysiącletniej historii miasta rzeki i tradycje wodniackie były najbardziej charakterystycznym i rozpoznawalnym w Europie symbolem Wrocławia.

W dotychczasowych dokumentach planistycznych problematyka Wrocławskiego Węzła Wodnego jest rozproszona i brak jest jasno określonej wizji zagospodarowania i rozwoju terenów przywodnych oraz Odry i jej dopływów. Planowanie zagospodarowania tych terenów jest wyzwaniem dla samorządowych planistów, gdyż obszary te łączą wiele funkcji w tym walory ekonomiczne i estetyczne. Planowo zagospodarowane tereny przywodne to najpiękniejsze miejsca dużych miast świata. Tam realizowane są pierwotne potrzeby człowieka obcowania i korzystania z wody. Ze względu na rolę Wrocławskiego Węzła Wodnego powinien on mieć jasno i czytelnie określone uwarunkowania i kierunki rozwoju. Plan zagospodarowania i rozwoju Wrocławskiego Węzła Wodnego może być doskonałym uzupełnieniem planów, odpowiedzialnej za wody, administracji rządowej i samorządowej szczebla wojewódzkiego. W tym zakresie ważną rolę odgrywa współpraca administracji publicznej. Koordynacja planów i ich realizacja może spełnić aspiracje korzystających z akwenów, a dodatkowo może być chlubą i wizytówką Wrocławia.

Wydaje się, że w polityce planowania przestrzennego Wrocławia winno dążyć się do wykreowania charakterystycznej dla naszego miasta części planistycznej, którą byłby Wrocławski Węzeł Wodnym. Akweny Wrocławskiego Węzła Wodnego stanowią:

- Drogi wodne (rzeki i kanały żeglugowe) – to ściśle określone i posiadające odpowiednie klasy akweny używane do żeglugi. Przecinające drogi wodne mosty powinny posiadać odpowiednie prześwity. We Wrocławiu drogami wodnymi są: Odra, Kanał Miejski i Kanał Nawigacyjny. Łączna długość dróg wodnych w mieście to ok. 45 km.
- Kanał ulgi (przeciwpowodziowy) – to akwen, którego podstawowym zadaniem jest przepuszczanie wody powodziowej. Kanał ulgi zabezpiecza miasto przed powodzią.
- Rzeki – to akweny, które mogą służyć do uprawiania rekreacji, turystyki i sportów wodnych.

Rzekami, które w mieście mają swoje ujście do Odry są: Oława, Ślęza, Bystrzyca i Widawa. Ten charakterystyczny dla miasta obszar zasługuje na szczególną uwagę i specjalne rozstrzygnięcia planistyczne. Wrocławski Węzeł Wodny wiąże ze sobą wielowiekowe wodniackie tradycje miasta z wielofunkcyjnością działań prowadzonych na wodzie. Obecnie w mieście ma swoje siedziby kilkadziesiąt organizacji społecznych, których działalność polega na korzystaniu z akwenów. Znajduje się tu wiele organizacji gospodarczych, dla których rzeki lub pożytki z nich płynące są źródłem utrzymania. Obecnie w mieście, w którym zarejestrowanych jest blisko tysiąc statków nie ma miejsc do ich postoju, miejsc w których jednostki pływające mogą podłączyć się do mediów. Problemy te dotyczą zarówno żegluga amatorskiej jak i zawodowej.

Sposoby zagospodarowania miejskich akwenów

Miejskie rzeki to nawiązanie do utrwalonych tradycji miasta, gdyż są one jednym z bardziej charakterystycznych elementów miasta. Wrocław leży nad pięcioma rzekami i ma ponad sto mostów. Akweny przepływające przez miasto mają różny status funkcjonalny oraz prawny, są: drogami wodnymi, pełnią funkcje kanału ulgi lub są rzekami, na których bez przeszkód może być uprawiana turystyka i rekreacja wodna. Wzrasta zainteresowanie rzekami zarówno mieszkańców Wrocławia, jak i turystów. Zwiększa się liczba osób odpoczywających nad, i na wodzie, zwiedzających miasto od strony wody, uprawiających sporty wodne. W centrum miasta został oddany do użytku zamknięty dla celów żeglugowych od 1945 r. Śródmiejski Węzeł Wodny. Zainteresowanie rzekami obejmuje także sferę gospodarczą. Oprócz prowadzenia tradycyjnych działalności polegających na przewozie ładunków, osób, działalności portowej, budowie i remoncie statków, planowane są nowe inicjatywy gospodarcze związane ze stałym postojem na rzece statków restauracji, statków z miejscami sypialnymi (tzw. Boteloców), budowie osiedli domów na wodzie, energetyce wodnej. Istotnym elementem działań jest tzw. wejście miasta na rzeki. Oznacza to stworzenie warunków do realizacji celów gospodarczych i rekreacyjnych aspiracji miasta przez rozwój infrastruktury rzek. Wejścia miasta na rzeki wymaga zagospodarowania przestrzeni nadbrzeżnych zarówno od strony lądu jak i od strony wody. Już teraz widać zmniejszające się możliwości Wrocławskiego Węzła Wodnego w porównaniu z działalnościami, jakie zainteresowani chcą prowadzić nad i na akwenach. Do ważniejszych działalności wodniackich w mieście należą:

1. Mariny, postoje dla małych statków na długi postój zaopatrzone w podłączenia do prądu, śmietniki, oświetlone, zdawanie fekaliów, pobór wody pitnej, miejsca umożliwiające tankowanie w paliwo sprzętu pływającego. Potencjał turystyczny Odry jest znaczny. Wydaje się, że wykorzystywany jest w niewiel-

- kim stopniu. Sposobem na rozpoczęcie korzystania z potencjału turystycznego rzek będzie zainicjowanie budowy ogólnie dostępnych miejsc postojowych wyposażonych w media i infrastrukturę dla kajaków, łodzi, jachtów i różnej wielkości statków. Proponowane miejsca to np. Port Zacisze, basen LOK, w części Osobowice I i II, Port Popowice, Port Kozanów, akweny przy i na przeciwko lasu lesickiego, niezagospodarowane wyrobiska po eksploatacji kruszywa, Wyspa Opatowicka, Stanica, Rancho, AZS, Przystań Gondoli, Przystań ATM, Złota Kaczka, Kępa Mieszkańska.
2. Miejsca do wodowania małych statków i sprzętu pływającego na wodę tzw. slipy. W miejscach, gdzie będzie przewidziane urządzenie marin oraz przy śluzach, gdzie będą przewidziane nabrzeża do postoju.
 3. Przystanie dla statków pasażerskich. Lokalizacja np. Osobowice II, poniżej śluzy Mieszkańskiej, postojowisko przy tzw. Szerokim, dworzec rzeczny przy ul. Długiej.
 4. Postoje z infrastrukturą dla statków małych i dużych przy śluzach. Potencjał turystyczny Odry to nie tylko turystyka uprawiana przez jego mieszkańców, istotna jest turystyka z zewnątrz. W bezpośredniej bliskości Wrocławia leżą Góry Śląsk i Brandenburgia. W Brandenburgii zarejestrowanych jest kilka tysięcy jachtów, które po stworzeniu w mieście odpowiednich warunków mogą przypłynąć Odra i dwoma wodnymi połączeniami Kanałem Odra-Szprewa oraz Kanałem Odra-Hawela.
 5. Przystanki dla tramwaju wodnego oraz na krótki postój małych statków. Tramwaj wodny ma być uzupełnieniem dla transportu zbiorowego, a także elementem atrakcji turystycznej. Jego przystanki zostaną zaplanowane w takich miejscach, aby można było korzystać z nich przesiadając się z innych środków transportu zbiorowego lub w miejscach przebiegu tras rowerowych nad rzeką. Istotnym warunkiem planowanych przystanków powinno być ich rozmieszczenie na przeciwległych brzegach tak, aby tramwaj wodny był uzupełnieniem dla przepraw osób pieszych lub poruszających się na rowerach. Przystanki będą miały jednolitą architekturę nawiązującą do tradycji marynistycznych. Rolę tramwaju wodnego będą mogły pełnić jednostki pływające, zdolne przewozić pasażerów wraz z rowerami. Lokalizacja: wszystkie miejsca, gdzie znajdują się przy nabrzeżach schody do wody oraz przy powstających marinach. Dodatkowo należy przewidzieć budowę kilku nabrzeży postojowych dla małych statków, np. Xawerego Dunikowskiego, Kępa Mieszkańska, ujście Oławki, wyspa Opatowicka.
 6. Miejsca do poboru paliwa. Proponowane lokalizacje: dla dużych statków w powstałych centrach logistycznych, tj. Rędzin i przy obwodnicy wschodniej, dla małych jednostek w wydzielonych marinach.
 7. Miejsca przeznaczone na restauracje i kawiarnie na wodzie. Określone miejsca w centrum miasta na Śródmiejskim Węzle Wodnym, przy kładce Zwierzynieckiej, Bartoszowice – dawny Wilhelms Hafen, Wyspa Opatowicka.
 8. Stocznie, warsztaty naprawcze sprzętu pływającego. Propozycje lokalizacji: ul. Długa oraz serwisy przy większych marinach.
 9. Wyznaczenie miejsc wydobycia z rzeki, rozładunku i sprzedaży kruszywa. Koryto rzeki zapiaszcza się. Należy w sposób ciągły utrzymywać drogę wodną, zapewniając odpowiednią głębokość. Należy określać zapiaszczone miejsca drogi wodnej oraz wyznaczyć miejsca zakupu kruszywa przez miejskie budownictwo. Należy ustalić minimum trzy miejsca lokalizacyjne, jedno we wschodniej części Wrocławskiego Węzła Wodnego, drugie w centrum, trzecie w zachodniej części.
 10. Nabrzeża przeładunkowe. Północny brzeg Kanału nawigacyjnego, EC, nabrzeże przy porcie Miejskim, południowy brzeg Kanału Miejskiego.
 11. Miejsca przeznaczone na porty, centra logistyczne. Przeładunek i magazynowanie towarów masowych, spożywczych, kontenerów, materiałów niebezpiecznych paliw, gazu i śmieci. Istotnym w ramach transportu wodnego: działaniem będzie zaproponowana na Odrze lokalizacja dwóch miejsc w częściach zachodniej i wschodniej miasta, w których powstaną centra logistyczne. Istotną przesłanką tych lokalizacji jest położenie w bezpośredniej bliskości akwenu komunikacyjnego i możliwość prowadzenia przeładunków w transporcie drogowym, kolejowym i wodnym. Zaproponowane lokalizacje powinny być odpowiednie dla magazynowania różnorodnych ładunków pod dachem i na powietrzu, w tym magazynowania i przeładunku kontenerów. Dodatkowym atutem lokalizacji centrów logistycznych będzie możliwość przeładunku towarów metodą Ro-Ro oraz materiałów niebezpiecznych i odpadów komunalnych. Ze względu na duży wskaźnik bezpieczeństwa, transport wodny jest najbardziej odpowiednim do przewozu ładunków niebezpiecznych i odpadów komunalnych. Centra mogą służyć do przeładunku gazu płynnego z planowanego w Świnoujściu Gazoportu. Wyposażenie centrów w nabrzeża Ro-Ro umożliwi skierowanie części transportu kołowego na statki, zmniejszając w ten sposób w mieście m.in. natężenie ruchu, emisję spalin, ilość wypadków drogowych oraz natężenie hałasu. Prio-

- rytetem będzie lokalizacja centrum logistycznego po stronie wschodniej miasta. Może ono mieć ogromne znaczenie dla miasta po wybudowaniu planowanego przez UE Kanału Dunaj-Odra-Łaba. Do czasu budowy zachodniego centrum logistycznego jego rolę przejmie istniejący Port Miejski, jako wewnętrzne centrum spełniające uwarunkowania określone dla centrów logistycznych. Propozycja lokalizacji w okolicy Rędzina przy obwodnicy autostradowej oraz przy wschodniej obwodnicy Wrocławia.
12. Przełaski dla małych statków na stopniach wodnych, służące także jako przełaski dla ryb.
 13. Akweny przeznaczone na rekreacje motorowodną – skutery, szybkie motorówki, narciarstwo wodne. Proponowane miejsce na Odrze od Stancji do Wyspy Opatowickiej, na Odrze powyżej wyspy Opatowickiej.
 14. Akweny przeznaczone na rekreacje żeglarską i kajakową. Ważnym elementem turystyki wodnej będzie utworzenie szlaków dla kajaków oraz łodzi motorowych. Uzupełnieniem tych szlaków powinny być trasy rowerowe i miejsca, w których korzystający z kajaka czy łodzi, będą mogli przesiąść się na rowery. Wszystkie akweny, z wyłączeniem Śródmiejskiego Węzła Wodnego, a w szczególności: Osobowice I, Osobowice II, wyrobisko Bajkał, wyrobisko Prężyce.
 15. Akweny przeznaczone na sporty wioślarskie i kajakowe. Wspólnie z właściwymi organami państwa, przywrócona zostanie możliwość trenowania i rozgrywania regat wioślarskich na kanale powodziowym. Ten akwen w okresie międzywojennym służył jako regatowy tor wioślarski, jednak po wojnie nie została przywrócona jego wioślarska funkcja.
 16. Akweny przeznaczone na sporty żeglarskie. Osobowice I, Osobowice II, wyrobisko Bajkał, wyrobisko Prężyce.
 17. Tor dla kajakarstwa górskiego wykorzystujący piętrzenie przy jazie np.: Opatowice na wyspie lub północna elektrownia wodna przy moście Pomorskim (dawny Torpiast).
 18. Akweny dla początkujących wodniaków – kursy, szkolenia, młodziki. Ważnym zadaniem będzie wytypowanie na obszarze miasta akwenów przeznaczonych dla szkolenia oraz dla szybkich jednostek pływających takich, jak skutery wodne, ślizgacze, czy narty wodne. Ze względu na bliskość do centrum miasta oraz warunki bezpieczeństwa, najbardziej przydatnym do celów szkoleniowych jest akwen Osobowice I.
 19. Akweny i nabrzeża przeznaczone na osiedla domów na wodzie. Kanał Miejski, Kanał Nawigacyjny, Kanał przy śl. Opatowice, Kanał przy śl. Zacisze, ujście Oławy.
 20. Akweny i nabrzeża przeznaczone na hotele pływające tzw. botele. We Wrocławiu brakuje miejsc hotelowych. Znany na całym świecie sposobem na uatrakcyjnienie turystom pobytu jest postawienie przy nabrzeżach wycofanych z rejsów rzecznych hotelowców. Centrum miasta np. Kępa Mieszczańska nabrzeże dla hotelowców, nabrzeże przy Osobowicach I lub II.
 21. Akweny i tereny przywodne przeznaczone na działalność kulturalną, spektakle, widowiska, akcje plenerowe. Propozycje akweny i nabrzeża Śródmiejskiego Węzła Wodnego, Kępa Mieszczańska, wyspa Opatowicka.
 22. Muzeum Odry i żeglugi śródlądowej. Wrocław ma wielowiekowe tradycje żeglugowe. Odrę we Wrocławiu dla celów żeglugowych przekształcali do XVIII w. Habsburgowie, później Niemcy, a po 1945 roku Wrocław nazywany był Polską stolicą żeglugi śródlądowej. Istnieje ostatnia okazja przejęcia kilku typów statków rzecznych od likwidującego swoją działalność jednego z największych armatorów śródlądowych w Europie, firmy ODRATRANS. Obecnie w mieście znajduje się kilka historycznych jednostek pływających. Statki te są często Wyremontowane, mogą prowadzić działalność gospodarczą i powinny zostać wyeksponowane. Są to: barka holenderska *Złota Kaczka*, holownik parowy *Nadbor*, dźwig pływający *Wróblin*, barka kanałowa *Irena*, statek szkolny *Westerplatte*. Proponowane miejsce lokalizacji muzeum: Port Ujście Oławy (znany też jako Port Węglowy Gardziel).
 23. Zagospodarowanie miejskiego statku rzeczno. Wrocław jest jedynym w Polsce miastem armatorem. Po zlikwidowaniu Technikum Żeglugi Śródlądowej, szkolny statek *Westerplatte* jest własnością miasta. Należy znaleźć dla niego odpowiednią formę użytkowania. Właściwym sposobem wykorzystania jednostki pływającej będzie prowadzenie zajęć mających na celu oświatę wodniacką dzieci i młodzieży oraz organizacja spektakli i koncertów na statku.
 24. Tereny przywodne przeznaczone na plaże miejskie w tym np. baseny, kawiarnie, grille. Na obszarach zalewowych rzek na tzw. polderach, gdzie zgodnie z wymogami ochrony przed powodzią nie powinny rosnąć drzewa, krzewy czy wysokie trawy, należy zaplanować budowę ciągu plaż miejskich. Plaże powinny mieć podłoże piaszczyste i być wyposażone w infrastrukturę, tj. gastronomię, kosze do opalania, parasole, wypożyczalnie sprzętu pływającego oraz otwarte pływalnie urządzone w pływających na rzece zbiornikach przycumowanych do brzegu rzeki. Takie rozwiązanie dla pływalni ułatwi spełnienie wymogów sanitarnych związanych z czy-

stością wody. Budowę infrastruktury plaż miejskich powinny mieć identyczną architekturę, jak budowę przystani rzecznych, tj. powinny być lekkie i nawiązywać do tradycji wodniackich miasta. Do lokalizacji plaż miejskich najlepiej nadają się poldery położone przy Kanale Nawigacyjnym od mostów Jagiellońskich do mostu Trzebnickiego, przy Kanale powodziowym od śluzy Bartoszowice do mostu Warszawskiego, Kanale Miejskim od mostu Szczytnickiego do bramy przeciwpowodziowej oraz dalej, na przeciwnym brzegu od bramy powodziowej do śluzy Miejskiej. Na Odrze sportowej od kładki zwierzynieckiej do Trestna.

25. Kanały żeglugowe. Ważnymi działaniami w ramach infrastruktury wodnej jest planowanie i zabezpieczenie terenu pod budowę nowoczesnego, posiadającego międzynarodowej parametry kanału żeglugowego. Kanał będzie sprawnym połączeniem Wrocławia z południowymi regionami Europy. Będzie ważnym szlakiem tranzytowym dla wymiany handlowej Azji (Chin) i Europy. Budowa tego połączenia łącząca Odrę z Dunajem i Łabą jest konieczna dla rozwoju gospodarczego UE. Finansowanie Kanału Dunaj-Odra-Łaba odbędzie w dużej części ze środków Wspólnotowych. Proponowane miejsce lokalizacji dolina rzeki Widawy.
26. Akweny spełniające rolę portów zimowych dla statków. Proponowane miejsce Osobowice II.
27. Wrocławskie Centrum Bezpieczeństwa Wodnego (WCBW) – Korzystający: Policja, RZGW, UZS, Straż Miejska, Straż Pożarna, Straż Rybacka, Miejski i Wojewódzki Wydział Zarządzania Kryzysowego, IMGW, WOPR. Zadania: bezpieczeństwo żeglugi, ratownictwo wodne, bezpieczeństwo publiczne na rzece i terenach przywodnych, monitoring koryt rzek, stanu drogi wodnej i infrastruktury, stan czystości wód i porządku nabrzeży i terenów przywodnych, przeciwdziałanie kłusownictwu, prewencja i oświata wodna. Wyposażenie: budynki administracyjne, przystań na około 20 jednostek, hangary, wiaty dla zabezpieczenia jednostek na okres przerwy zimowej oraz remonty doraźne, stacja paliw, slip – pochylnia, parking. Lokalizacja: Wyspa Szczytnicka.
28. Przystąpienie do współpracy z odpowiednimi organami władzy rządowej w celu wypracowania właściwej strategii ochrony miasta przed powodzią. Do najważniejszych budowlanych elementów tej strategii powinny należeć:
 - Kanały przeciwpowodziowe. Istotnym zadaniem jest zaplanowanie budowy kanału ulgi. Jak ważny to problem, mogą świadczyć katastrofalne powodzie, jakie przetoczyły się w ostatnich latach przez Wrocław, jest on jednym z podstawowych elementów ochrony miasta przed powodzią, powinien być

wybudowany w jego okolicach, najlepiej przez modernizację rzeki Widawy (równoległe do kanału żeglugowego). Kanał pozwoli na skuteczniejszą ochronę miasta przed powodzią. Powódź z roku 1997 i przekroczenie wody powodziowej w rejonie miasta o blisko 1000 m³/s udowodniła, że należy radykalnie niż do tej pory zabezpieczyć miasto przed wielką wodą. Takim zabezpieczeniem miasta jest budowa dodatkowego kanału ulgi, który przyjmie nadmiar wody przed granicami miasta i wprowadzi ją do koryta rzeki poza jego granicami. Dodatkowymi korzyściami z zagwarantowania miejsca pod budowę kanału ulgi będzie zapewnienie miejsca dla budowy sąsiadującego z nim posiadającego międzynarodową klasę kanału żeglugowego. Kanał ulgi i kanał żeglugowy będą dodatkowo akwenami przeznaczonymi do wypoczynku, uprawiania turystyki i sportów wodnych.

- Poldery przeciwpowodziowe. Ważnym elementem ochrony przed powodzią są poldery. Aby te suche zbiorniki mogły w dobry sposób wypełniać swoje przeciwpowodziowe zadania, należy likwidować wszelkie elementy utrudniające gromadzenie i swobodny przepływ wód powodziowych. Miasto w porozumieniu z właściwymi organami ustali warunkowania i kierunki zagospodarowania przestrzennego tych miejsc. Przykładem właściwego zagospodarowania polderów może być realizacja planu plaż miejskich.

- Wały przeciwpowodziowe. Powinny być wykonane bardzo solidnie i mieć jednolitą wysokość. Coraz częściej wały zastępowane są szczelnymi ścianami betonowymi, które następnie są zasypywane i zagospodarowywane. Jak uczy doświadczenie ostatnich dni – jednolitą i solidną budowę powinny mieć wały nie tylko na Odrze, ale także na innych wrocławskich rzekach.

Istniejącą oraz nowo powstającą infrastrukturę, zarówno nadbrzeżną, tj. mosty, brzegi rzek i kanałów, nabrzeża, centra logistyczne, przeładownie, postojowiska, zejść do wody powinno się wyposażać w urządzenia cumownicze (tzw. kółka, pacholki i inne) ułatwi to korzystanie z tych miejsc, a przede wszystkim umożliwi ich remont od strony wody. Powyższa infrastruktura powinna być wyposażona także w inne podstawowe urządzenia i media, do których należą oświetlenie, podłączenia do prądu, do instalacji komunalnych, urządzenia do poboru paliwa i wody pitnej, do wodowania i wyciągania jednostek z wody (tzw. slipy). Warunkiem niezbędnym infrastruktury punktowej rzek ma być ich publiczny charakter, a więc powinna ona być dostępna dla wszystkich korzystających. Ogólna dostępność tej infrastruktury nie oznacza, że korzystanie z niej powinno być

wolne od opłat. Ciekawe byłoby wypracowanie charakterystycznego dla miasta oraz rozpoznawalnego na zewnątrz, jednakowego stylu architektonicznego niewielkich i lekkich budowli nadbrzeżnych, służących jako przystanki, wiaty, magazynki na sprzęt i in. nawiązującego do dawnych tradycji wodniackich miasta.

Powyżej przedstawione zostały propozycje zagospodarowania terenów przywodnych poszczególnych miejsc naszego miasta. Gmina Wrocław to jedyny podmiot, który może zająć się planowaniem przestrzennym terenów przywodnych. Podobne plany posiadają i realizują inne europejskie gminy miejskie.



„Kapitańskie opowieści” wytrwale płyną

W miesiącach letnich wytrwale zbieraliśmy wraz z młodzieżą relacje i wspomnienia kapitanów, którzy zgłosili akces do projektu dotowanego przez Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej ASOS 2015. Relacje kapitanów układają się w wartką historię Odry, poprzeplataną anegdotami, opowiastkami z życia, opisami wyjątkowych sytuacji na rzece.

Wyruszyliśmy wspólnie w plenery odrzańskie, mimochodem pokazaliśmy miejsca dla żeglugi ważne. W pierwszym tygodniu września zamknęliśmy część nagrań wizualnych, rozpoczynając kolejną fazę projektu – oprócz dalszej archiwizacji prowadzone będą przez członków Bractwa Mokrego Pokładu na większą niż dotychczas skalę zajęcia i wyjścia z młodzieżą. W ramach Europejskich Dni Dziedzictwa na statkach Muzeum Odry odbył się już szereg warsztatów i wycieczek, kolejne w październiku i listopadzie. Powstaje strona internetowa projektu ze zarchiwizowanymi materiałami, w tym zdjęciami i dokumentami z prywatnych zbiorów. Światło dzienne ujrzały piękne zdjęcia holowników z lat 50. XX wieku, również Holendrów i ich załóg, czy niektórych obiektów technicznych.

W ramach projektu zakładaliśmy stworzenie audiowizualnych nagrań, jednak w trakcie ich tworzenia narodził się kolejny pomysł – stworzenia filmu artystycznego dokumentującego opowieści kapitanów, ich wspomnienia, dokonania, ale też samą Odrę, żeglugę. Wraz z Ewą Dobrowicz, autorką filmu Wodra, któremu Fundacja

partnerowała i którego premiera odbyła się 18 września 2015 r. (zaszczycona m.in. obecnością wielu członków Bractwa Mokrego Pokładu, ludźmi w Odrę zaangażowanymi) oraz Michałem Zygmuntem – tworzymy obecnie na podstawie relacji, muzyki, archiwalnych zdjęć i filmów własną produkcję, której premiera odbędzie się już wkrótce, 4 października 2015 r. w Kinie Nowe Horyzonty na Kazimierza Wielkiego, w ramach Dolnośląskiego Festiwalu Architektury (w tym roku prowadzonego pod hasłem „Miasto płynie”).

Wszystkich członków Bractwa Mokrego Pokładu serdecznie zapraszamy, zarówno na premierę filmu, jak też zachęcamy do udziału w kolejnym etapie „Kapitańskich opowieści”. Nadal gromadzimy relacje i materiały na potrzeby strony projektu. Serdecznie zachęcamy do podzielenia się wspomnieniami, poglądami i zdjęciami. To dzięki Wam, Drodzy Bracia, nasze młodsze pokolenie może dowiedzieć się, jak kiedyś żyła, tętniła i meandrowała Odra wraz z pracą i życiem ludzi z nią związanych.

Wioletta Wrona-Gaj



Na barce (1)

Trwają prace. Ekipa Asco zakończyła okablowanie instalacji alarmowej i przeciwpożarowej, ekipa stoczni Hubertus zakończyła deskowanie burt ładowni rufowej i śródokręcia, wykańcza ściany działowe biura, sanitariatów, magazynu bosmańskiego, rozpoczyna deskowanie burt ładowni dziobowej i kubryka, kładzenie podłóg w pomieszczeniach technicznych i pomocniczych.



Zakończyliśmy negocjacje cenowe z firmą Fonko Polska odnośnie wykonania ogrzewania, chłodzenia i wentylacji barki z użyciem pompy ciepła. Z trzech różnych ofert ta okazała się najkorzystniejszą, nie tylko cenowo.

W ostatnim tygodniu wsparła nas Castorama Wrocław Bielany darowizną muszli klozetowych, spłuczek, umywalk, zlewozmywaków, syfonów, baterii, Led-Pol i Kobi ofiarował nam żarówki LED, Pafal – liczniki energii elektrycznej (także dla HP Nadbor), Egger – panele podłogowe dla biura i kubryka, Legrand wyłączniki nadprądowe i różnicowe (także dla młyna motorowego w Niegowie), Walcownia Metali Nieżelaznych „Łabędy” SA ofiarowała nam blachę mosiężną, Cooper Industries Poland aparaturę alarmu przeciwpożarowego, Asmet już po raz kolejny ofiarował nam wkręty do drewna, stalowe, nierdzewne. Mamy nadzieję, że tym razem starczy ich już do końca prac. Gdański Satel ofiarował nam aparaturę alarmową, Cooper Polska aparaturę ochrony p-poż. Asmet po raz trzeci ofiarował nam wkręty do drewna, stalowe, nierdzewne, a zużywamy ich tysiące. Kronospan przysłał płyty laminatowe do sanitariatów.

Pozostała do deskowania ładownia dziobowa i kubryk, wykonanie podłóg i całego szeregu innych prac, w tym również regału-gabloty na muzealia. Poszukujemy stolarza. Uruchamiamy nowe fronty robót na barce.

9 lipca Gmina Wrocław udzieliła nam kolejnej dotacji w wysokości 68.000,00 zł. Zawdzięczamy to ogromnej życzliwości rzeczownika nowego otwarcia Gminy Wrocław na Odrę – Wiceprezydenta miasta Wrocławia Adama Grehla.

Aby jednak Jego i naszym oczekiwaniem stało się zadość, abyśmy rzeczywiście do końca 2015 r. zakończyli realizację programu rewitalizacji barki, byśmy mogli w roku 2016, w którym Wrocław odegra rolę Europejskiej Stolicy Kultury, udostępnić barkę wrocławianom musimy wyteńczyć siły by pozyskać dalszych mecenasów, dalsze darowizny materiałów i usług. Jeśli się to uda to wpisujemy się do Księgi Guinnessa, w cyklu 2 lat, kosztem 385.000,00 zł odbudowaliśmy zabytkową barkę. To sztuka, zważywszy, że jedno z miast polskich podobny program zrealizowało kosztem 2,5 miliona złotych.

Na barce (2)

W ostatnim miesiącu zakończyliśmy deskowanie burt ładowni dziobowej, deskowanie magazynu bosmańskiego, wrocławskie Asco, firma chroniąca również Nadbora i Wróblina zakończyło kablowanie instalacji przeciwpożarowej i alarmowej.

Z końcem września rozpoczęliśmy (firma Fonko) zabudowę pompy ciepłej, systemu klimatyzacji i wentylacji, szlifowanie odeskowania sufitów i burt ładowni, montaż podłogi i wykańczanie ścian biura panelami ściennymi, montaż podłogi w jednej z toalet i wykańczanie ścian toalet płytami laminatowymi, zabudowę podłogi w magazynie bosmańskim. Rozpoczęliśmy prace w kubryku dziobowym (deskowanie ścian, sufitu, montaż podłogi).

Zakładamy, że prace te zakończymy do 20 października.

Od 10 października rozpoczniemy impregnację desek olejami kolorującymi, montaż opraw oświetleniowych, gniazd, kontaktów, urządzeń alarmu przeciwpożarowego i antywłamaniowego, biały montaż w sanitariatach.

Przy pracach wykończeniowych, np. montaż listew maskujących, liczymy na pomoc członków Bractwa Mokrego Pokładu. Deklaracje pomocy proszę składać mailem lub telefonicznie na adres Nadbora.



XII Międzynarodowy Warsztat Archeologii Przemysłowej

„Technika w dziejach cywilizacji – z myślą o przyszłości”.

Niegów 10-11 września 2015

XII Międzynarodowy Warsztat Archeologii Przemysłowej prowadziliśmy w dwu sesjach – dolnośląskiej i Mazowieckiej. Na obu akcentowaliśmy problematykę historii techniki i pożytków płynących z jej uprawiania, a także aktywnej ochrony dziedzictwa przemysłowego i technicznego Polski i roli, jaką ochrona zabytków kultury technicznej odgrywać może w gos podarce, polityce społecznej, kulturze.

Celem spotkań była wymiana doświadczeń w zakresie ochrony zabytków postindustrialnych, prowadzonych na tym polu studiów i badań naukowych, przede wszystkim zaś spojrzenia na dziedzictwo przemysłowe pod kątem jego roli kulturotwórczej i wciąż niewykorzystanego potencjału społecznych pożytków tkwiących w ochronie dziedzictwa przemysłowego. Zapraszaliśmy do dyskusji nt. interpretacji, edukacji, rewaloryzacji i wykorzystania potencjału kulturotwórczego dziedzictwa postindustrialnego w Polsce i w Europie.

Sesję dolnośląską prowadziliśmy 22 maja 2015 w Świdnicy, zaś laboratorium obszaru cywilizacyjnego w Jedlinie Zdroju (najdłuższy w Polsce tunel kolejowy pod Małym Wolowcem i Stara Kopalnia w Wałbrzychu), na Mazo-

wiecką 11 i 12 września zaprosiliśmy do zabytkowego młyna motorowego w Niegowie k/Wyszkowa. Połączyliśmy ją z laboratorium obszaru cywilizacyjnego w Muzeum Rolnictwa im. ks. Krzysztofa Kluka w Ciechanowcu, obok wielkopolskiej Szreniawy największej placówki muzealnictwa rolniczego w Polsce, dysponującej ponad 30.000 eksponatami, prezentowanymi na kilkudziesięciu ekspozycjach stałych, chroniącej ponad 40 zabytkowych obiektów architektury drewnianej Mazowsza.

Podobnie, jak w latach ubiegłych, autorzy referatów prezentowali je w zabytkowym młynie, w scenerii zabytkowych maszyn i urządzeń młyńskich. Teraz działka młyńska jest już ogrodzona, co zawdzięczamy Bractwu Zabrockiemu, Wójtowi Gminy Zabrodzie i Sewerynowi

Borkowskiemu, właścicielowi młyna i Kujawskiej Fabryki Maszyn Rolniczych Krukowiak. Za interesowanie Zakładu Energetycznego w Wyszku i jego dyrektora Jerzego Kosiorka za wdziękamy odbudowę przyłącza energii elektrycznej, zaś Arkadiuszowi Sikorskiemu

z Wrocławia odbudowę instalacji elektrycznej w budynku produkcyjnym. Dzięki temu zysaliśmy oświetlenie młyna i sprawniej mogliśmy prowadzić obrady Międzynarodowego Warsztatu Archeologii Przemysłowej.



Warsztat Archeologii Przemysłowej w młynie

Otworzył je Antoni Oleksicki, zastępca Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, po czym Stanisław Januszewski przedstawił prace prowadzone w ostatnim roku przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki, zwłaszcza przy odbudowie zabytkowej barki towarowej. Wioletta Wrona-Gaj zaprezentowała górnośląskie projekty i realizacje wybitnego architekta niemieckiego doby modernizmu, Hansa Poelziga. Dr inż. Waław Hepner mówił o koncepcji nowoczesnego muzeum modernizacji, a Maciej Wąs o turystyce industrialnej w przedwojennym Związku Radzieckim. Stanisław Dylewski opowiedział o dziejach Kanału Dobrzyckiego, sporo uwagi poświęcając technologii jego budowy i eksploatacji. Mgr inż. arch. Marek Mroziewicz przedstawił zabytki techniki związane z kanalizacją miasta Warszawa, zabytki niezauważalne, skryte pod ziemią. Tomasz Pieńkowski mówił o historycznych trolejbusach w polskich muzeach i kolekcjach, Ryszard Kozdroń o silniku Stirlinga ze zbiorów Muzeum Rolnictwa w Szreniawie, zaś Ewa Wieruch-Jankowska o oświetleniu ulicznym warszawskiego Nowego Świata. Ewa Grzegorzak-Loposzeko

prezentowała w końcu prace artystów fotografików górnośląskich, zauroczonych scenografią opuszczonych kopalń i hut śląskich.

Po południu odwiedziliśmy Park Kultury Ludowej w Kuligowie nad Bugiem, budowany od 2000 roku, czerpiący zentuzjazmu, pasji i energii swego twórcy Wojciecha Urmanowskiego. Obejrząc w nim można m.in. przydrożną kuźnię, wiejską chatę, spichlerz, stodołę, oborę, dworek drobnoszlachecki oraz wozownię. Przy budynkach stoją okazałe rzeźby Marka Gołaszewskiego z Marek – samouka, który swe dzieła o sporych rozmiarach wykonuje w drewnie za pomocą piły spalinowej. Twórca Parku zgromadził w nim już ponad 1000 eksponatów, jednak nie wszystkie, z braku miejsca eksponowane są w Kuligowie. Budowniczy skansenu myśli o budowie pawilonu ekspozycyjnego, który ma pomieścić karawany, wozy i wiele innych unikatowych dziś obiektów.

Wojciech Urmanowski planuje przenieść do skansenu murowaną kuźnię, w której będą prezentowane pokazy kowalstwa tradycyjnego.



- Izba chłopska w Kuligowie
- Chałupa w Kuligowie
- Kuligów – wozownia
- Przerwa w zajęciach

Skansen Kuligowa i jego eksponaty pojawiały się w wielu filmach, m.in. w „Zemście” Andrzeja Wajdy, „Porno grafii” „Jasminum” Jana Jakuba Koloskiego. To miejsce stale żywe, bezustannie coś się w nim dzieje. Czasem są to plenery malarskie, imprezy kulinarne lub koncerty, warsztaty rękodzielnicze lub pokazy kowalstwa.

Sobotę, 11 września spędziłam w Muzeum Rolnictwa im. ks. Krzysztofa Kluka w Ciechanowcu, zachwyceni bogactwem ekspozycji i sposobami ich prezentacji, licznymi wystawami stałymi i czasowymi, bezustannie przy tym zmienianymi. Ale nie to tylko świadczy o jego pozycji w polskim muzealnictwie. To również liczne konferencje naukowe, festiwale i festyny, pokazy sprzętu

rolniczego, ogromny dorobek na polu konserwacji zabawków ruchomych, ciągników, silników różnych typów, maszyn rolniczych etc. To także imponujący dorobek publikacyjny i wydawniczy, znakomita biblioteka i archiwum, bogata i wszechstronna, adresowana do różnego odbiorcy, oferta poznawcza i edukacyjna. Muzeum organizuje wiele imprez o zasięgu ponadlokalnym, cieszących się już wieloletnią tradycją. Są to m.in. „Niedziela Palmowa – Konkurs Palm Wielkanocnych”, „Jarmark Św. Wojciecha”, „Podlaskie Święto Chleba”, „Wykopki pod Wiatrakiem”, „Konkurs Gry na Instrumentach Pasterskich im. Kazimierza Uszyńskiego” i inne.



Ciągniki z kolekcji Muzeum Rolnictwa

Muzeum Rolnictwa im. ks. Krzysztofa Kluka powstało w 1962 r. z inicjatywy Towarzystwa Miłośników Ciechanowca pod organizacyjnym kierownictwem lekarza dr Pawła Olszewskiego i nauczyciela mgr Kazimierza Uszyńskiego. Urządzono je w zespole pałacowo-parkowym z połowy XIX wieku, w dawnej posiadłości rodziny Starzeńskich, odbudowanym ze zniszczeń wojennych w latach 1966-1969.

Muzeum posiada dziewięć działów: Etnograficzny, Historyczno-Artystyczny, Budownictwa Wiejskiego – Skansen,

Techniki Rolniczej, Historii Uprawy Roślin, Historii Chowu i Hodowli Zwierząt Gospodarskich, Tradycji Zielarskich, Muzeum Weterynarii i Oświatowo-Promocyjny. Patronat merytoryczny nad Muzeum, na podstawie umowy porozumienia, sprawuje Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Muzeum współpracuje z Politechniką Warszawską oraz z wieloma placówkami naukowymi i muzealnymi w kraju np. Zamkiem Królewskim w Warszawie, Muzeum Techniki w Warszawie, z muzeami w Łomży i Białymstoku.



Zagroda chłopska w ciechanowskim skansenie



Silnik parowy oraz młocarnie

Zbiory Muzeum liczą niemal 30 000 eksponatów, w tym ponad 300 maszyn i narzędzi rolniczych, które prezentowane są zwiedzającym na 43 ekspozycjach stałych. W Skansenie Mazowiecko-Podlaskim zgromadzono 47 zabytkowych obiektów architektury drewnianej (XVIII – pocz. XX w.), które ulokowano w trzech zespołach z pełnym wyposażeniem wnętrza. Muzeum posiada punkty za-

miejscowe w Drewnowie (wiatrak z zagrodą młynarza), Dąbrowie Łazy (wiatrak) i Winnie Chroły Szkoła Wiejska). Po południu w niegowskim młynie obejrzelśmy wystawę prac malarskich, występ chóru miejscowego Koła Gospodyń Wiejskich, które raczyły nas również swymi wypiekami, podobnie jak Urszula Borkowska – duch opiekuńczy młyna.



- Młyn wodny
- Kolekcja pisaneek Ireny Jasiukowej
- Występ chóru Koła Gospodyń Wiejskich
- Werbunek do Wojska Polskiego

Militarna Grupa Rekonstrukcyjna prowadziła werbunek żołnierza na front wojny polsko-bolszewickiej 1920 r., w obronie Warszawy. Wieczorem obejrzeliśmy projekcję filmów fabularnych poświęconych wojnie polsko-bolszewickiej 1919-1921.





Wieczorna projekcja filmowa

Wystawa prac malarskich w młynie

EDD 2015

Tegoroczna edycja ogólnopolskich Europejskich Dni Dziedzictwa odbyła się pod hasłem „Utracone dziedzictwo”. Temat znakomicie wiąże się z działalnością naszego Muzeum Odry oraz misją Fundacji, która niestety przez 20 lat swojego istnienia była świadkiem wielu przypadków niszczenia dziedzictwa ziem polskich.

Z uwagi na Muzeum Odry i temat dziedzictwa odrzańskiego, wciąż słabo promowanego we Wrocławiu, wciąż ledwie zauważalnego w świadomości powojennych pokoleń wrocławian – skupiliśmy się na temacie Odry, Wrocławskiego Węzła Wodnego i żeglugi śródlądowej, która wraz z pokoleniem ostatnich kapitanów i pracowników odchodzi w niepamięć. W czwartek i piątek 17-18 września odwiedziły nas cztery klasy szkolne gimnazjum oraz szkoły podstawowej, które kustosz Muzeum Odry, kapitan Balcerkiewicz oraz kapitan Stypczyński oprowadzili po Muzeum Odry, snując kapitańskie opowieści o pracy i życiu na holownikach, dźwigu pływającym i innych jednostkach. Pokazaliśmy także dzieciom i młodzieży wieżę ciśnieniową na Grobli oraz stopień wodny Szczytniki.

W czwartek odbył się wernisaż Jerzego Samulskiego – artysty – fotografa. Wystawa „Martwa Wisła” opowiada o Wiśle Leniwce – odcinku rzeki mocno związanym ze stoczną Gdańską, gdzie krajobraz jest silnie zurbanizowany, przekształcony, przestrzeń ta opustoszała, sprawia wrażenie wymarłej. To dziedzictwo ginie na naszych oczach, cicho popada w niełaskę.

Finał EDD 2015 na statkach Muzeum Odry odbył się w sobotę 19 września 2015 r. Dzień ten otworzyła prelekcja Patryka Drygały na temat utraconego dziedzictwa Wrocławskiego Węzła Wodnego, na której prelegent skupił się na Odrze – rzece kulturalnej, ukazując meandry jej losu – od czasów fryderycjańskich po współczesność, na której nie ma już miejsca na żeglugę towarową. Równolegle kapitan Balcerkiewicz oraz kapitan Jurek Onderko oprowadzali zwiedzających, odtwarzając dla nich dzieje statków Muzeum Odry, opowiadając o pracy maszynisty, palacza oraz o życiu kapitana statku. Obchody zakończył wyśmienity koncert zespołu szantowego Pod Masztem. Za ich sprawą kolejny raz na Wybrzeżu Wyspiańskiego unosiły się nuty piosenki „Holownik Nadbor” skomponowanej przez zespół.

Największym powodzeniem cieszyły się zajęcia dla szkół – młodzież bardzo chętnie w nich uczestniczyła, wiele osób po raz pierwszy zetknęło się z tematem Odry – rzeki żeglownej. Impreza przyciągnęła ogółem ok. 200 osób.

Wioletta Wrona-Gaj

Sprawozdane z Europejskich Dni Dziedzictwa – Niegów 2015



12 września 2015

Europejskie Dni Dziedzictwa w Niegowie rozpoczęły się wycieczką w ramach tzw. Laboratorium Obszaru Cywilizacyjnego do Muzeum Rolnictwa im. ks. K. Kluka w Ciechanowcu, która wyruszyła o godz. 8.50 spod młyna. W wycieczce wzięło udział 20 osób, uczestników 12 MWAP i mieszkańców Gminy Zabrodzie. W samym zaś młynie o godz. 12.00 otwarto następujące wystawy:

- na parterze młyna **Machina Zagłady** – wystawa fotograficzna poświęcona miastu Wyszków przed II wojną światową i po wojnie; obrazująca ogromniszczeń, przygotowana przez Marka Filipowicza,
- na klatce schodowej umieszczono plansze przybliżające postać **Bronisława Deskura** – dziedzica Niegowa oraz

uczestnika powstania styczniowego 1863 oraz mieszkanki Niegowa **Henryki Dąbrowskiej** – łączniczki AK zamordowanej po aresztowaniu na Pawiaku w roku 1944, przygotowane przez Arkadiusza Redlickiego, - na drugim piętrze **Lokalne zabytki techniki w malarstwie** – wystawa prac m.in. Zofii Misiak, przygotowana przez Leona Palesę.

Od godz. 14.00 młyn udostępniono dla zwiedzających. Deszczowa aura spowodowała, że pewne punkty programu zostały zmienione. W związku z tym **Grupa Rekonstrukcyjna Rok 1920** stacjonowała w przywiezionych przez siebie namiotach, gdzie uruchomiono punkt Werbunkowy. **Zespół „Sława” Koła Gospodyń Wiejskich z Zabrodzia** występował pod wiatą przy młynie a widow-

nia oklaskiwała występ spod parasoli. Deszczową pogodę ociepliły pyszne domowe ciasta i chleby przygotowane specjalnie przez gospodynie Koła Gospodyń Wiejskich dla gości w młynie.

Ok. godz. 20.00 rozpoczął się wieczór filmowy. Zaprezentowano dwa filmy:

- **Dywizjon bombowy Lutzow** – fragment niemieckiego filmu propagandowego, nagrany w 1940 r. m.in. w zrujnowanym Wyszkanie,

- **Na plebanii w Wyszkanie 1920** – fabularyzowany dokument z roku 1999, inspirowany opowiadaniem Stefana Żeromskiego.

13 września 2015 r.

Od godz. 14.00 uruchomiono **warsztaty dla dzieci i młodzieży**, na których największą popularnością cieszyła się technika *decoupage* – ozdabiania różnych przedmiotów wykonanych z drewna, szkła, metalu oraz wykonywanie kwiatów z bibuły.

Około godziny 14.30 pojawiły się pierwsze eksponaty motocykli przywiezione przez Mirosława Siedlarczyka

w ramach zorganizowanej **Lokalne wystawy motoryzacyjnej**.

Oprawę muzyczną przy młynie zapewnił muzyk Tadeusz Markuszewski z Wrocławia, który umiał pobyt gościom prowadząc koncert życzeń śpiewając i grając na gitarze elektrycznej oraz serwując nagrania z minionego i bieżącego wieku. W przerwie muzycznej Arkadiusz Redlicki wręczył osobom, które pomagały przy przysposobieniu młyna do roli muzeum okolicznościowe podziękowania i upominki książkowe. Opiekę kulinarną sprawowali: Urszula Borkowska, Marta Kochańska i Jan Getka. Przejazdki dla gości zabytkowym pojazdem po Niegowie świadczył Jan Ślendak.

Ok. godziny 22.00 zakończyły się przy muzyce i ognisku obchody Europejskich Dni Dziedzictwa w Niegowie. W ciągu dwu dni młyn odwiedziło ok. 500 osób.

W kolejnych dniach, 14-18 września, młyn odwiedzili uczniowie okolicznych szkół z Adelina, Zabrodzia oraz Dębinek.

Arkadiusz Redlicki

P.P. WROCLAWSKA STOCZNIA RZECZNA

(zarys czterdziestodzieciuletniej działalności)

cz.1

Do zakończenia II wojny światowej w Breslau, przy Koenigsberger Str. istniała stocznia pod nazwą „Staatwerft Wilhelmsruhe” zatrudniająca ok. 300 osób. Na tym terenie powstała polska stocznia, przy ulicy Kwidzińskiej, w pobliżu Śluzy Zacisze (stąd potoczna nazwa Stocznia „Zacisze”).

Na Odrze niemal do końca pierwszego półrocza 1946 wręczkach polskich nie znajdowała się ani jedna czynna stocznia. Powojenna działalność wrocławskiej stoczni rozpoczyna się 15 czerwca 1946, kiedy to Departament Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji mianuje kierownikiem zakładu inż. Zbigniewa Kuszewskiego, którego w pionierskiej działalności wspierają Wincenty Piszcz i Jan Soroko. Prace porządkowe można było rozpocząć dopiero po ewakuowaniu z terenu stoczni radzieckiego szpitala zakaźnego. W krótkim czasie oczyszczono basen stoczniowy z wraków, uruchomiono dźwigi, pochylnię i suchy dok. W końcu października 1946 zakończono pierwszy remont barki, co uświetniono mszą polową i wciągnięciem flagi narodowej na maszt; praktycznie było to uroczyste uruchomienie Stoczni. Do końca 1949 r. wyremontowano ok. 160 jednostek pływających, głównie podniesionych z dna Odry. Jednocześnie w tych pionierskich latach stoczniowcy pomagali miastu i społeczeństwu: wiosną 1947 nie dopuścili do zniszczenia przez powódź jazu w Rędzinie. Podnieśli/przesunęli też nad

nurtem Odry przeszło kolejowego Mostu Poznańskiego. W 1949 r. rozpoczęto budowę nowych jednostek rzecznych. Do 1958 r. zbudowano 78 statków bez własnego napędu, w tym 70 barek (125, 300 i 550 t) i 8 szaland. Ponadto na przełomie lat 1957-1958 zbudowano pierwszy polski pchacz „Mazur” pracujący w zestawie z barkami 125 t. W ramach rezerw produkcyjnych w latach 1949-1958 Stocznia wykonywała stropnice i wózki kopalniane oraz różne konstrukcje stalowe dla poważnych krajowych inwestycji.

Po „polskim październiku” 1956 odchodzi ze Stoczni dyrektor Marian Helstein, piastujący to stanowisko od maja 1950; stanowisko dyrektora przejmuje Jan Soroko. Zwrotnym punktem w produkcji stoczniowej było rozpoczęcie seryjnej budowy 500-tonowych barek motorowych BM-500 wg projektu wrocławskiego Biura Konstrukcyjnego Taboru Rzecznego (BKTR). Uroczyste wodowanie prototypowej barki miało miejsce 22 listopada 1958 z pochylni Stoczni „Odra” usytuowanej przy ulicy Długiej, a stanowiącej wówczas wydział wchodzący

w skład „P.P. Wrocławskie Stocznie Rzeczne”. Zakończenie budowy prototypu miało miejsce na wydziale wyposażeniowym Stoczni „Zacisze”. 21 kwietnia 1959 barka została uroczysto przekazana do eksploatacji Wrocławskiemu armatorowi „Żegluga na Odrze” zapoczątkowując budowę najdłuższej serii w dziejach Stoczni. Do 1969 r. Stocznia zbudowała 135 barek BM-500 dla „Żegluga na Odrze” i 15 barek na eksport (w 1964 i 1965 r.) dla armatora „Cesko-Slovenska Plavba Labsko-Oderska”. Ponadto wiosną 1962 Stocznia przekazała sąsiadującemu z nią Technikum Żeglugi Śródlądowej zmodyfikowaną barkę BM-500 „Młoda Gwardia”. Przed przekazaniem do eksploatacji każda barka była poddana próbom na uwięzi (na Osobowicach) i w jeździe (pomiędzy śluzami Rędzin i Brzeg Dolny), tak w trakcie prób fabrycznych, klasyfikacyjnych (z udziałem inspektorów Polskiego Rejestru Statków), jak i zdawczo-odbiorczych (w próbach barek eksportowanych dodatkowo brał udział przedstawiciel Centrali Handlu Zagranicznego „Centromor”).

Od kwietnia 1960 Stocznia została podporządkowana Zjednoczeniu Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych. Pierwszymi statkami morskimi, zarazem pierwszymi przeznaczonymi na eksport, były zbudowane w Stoczni zbiornikowce paliwowe BMT-500 o nośności 500 t, przekazywane armatorowi egipskiemu w Szczecinie (trzy statki w 1960 i dwa w 1961 r.), eksploatowane w Kanale Sueskim i na Morzu Czerwonym pod nazwą „Taawon”.

W połowie 1960 r. ze stanowiska Dyrektora zostaje odwołany Jan Soroko, a z końcem lutego 1961 ze stanowiska Gł. Inżyniera Stoczni został odwołany inż. Witold Waciński (powołany na to stanowisko w maju 1950). Od 1 marca 1961 Dyrektorem Stoczni zostaje Henryk Kowalski, a z-cą dyrektora ds. technicznych mgr inż. Michał Mikoś (jeden z pierwszych Polaków absolwentów Wydziału Okrętowego Politechniki w Wolnym Mieście Gdańsk). Dwa tygodnie później na stanowisko Gł. Księgowego powołano Romana Żelechowskiego. Nominacje te są zbieżne w czasie z generalną modernizacją i rozbudową Stoczni. W wyniku poważnych inwestycji (zakończonych w 1968 r.) przedsiębiorstwo wyrosło na największą stocznię rzeczną w kraju, zatrudniającą okresami prawie 1000 osób.

W latach 1962-1964 Stocznia zbudowała 4 drobnicowce BMD-500, przybrzeżne statki morskie o nośności ok. 500 ton, dla armatora indonezyjskiego (port macierzysty Djakarta), nazwane „Sumba” i „Adri”.

Z początkiem 1963 r. Zakład zmienił nazwę na „Wrocławska Stocznia Rzeczna” (w skrócie WSRz).

W latach 1964-1966 WSRz zbudowała dla armatora „Żegluga na Odrze” (w skrócie „ŻnO”) 20 barek BP-600 (długość 48 m, nośność 580 t) przystosowanych do pracy w zestawie z pchaczem typu Bizon.

W listopadzie 1964 na z-cę dyrektora ds. ekonomicznych został powołany mgr Roman Handler.

1 stycznia 1965 dotychczasowy wydział „Stocznia Odra” usamodzielniał się przyjmując nazwę „Remontowa Stocznia Rzeczna”, która nadal w ramach kooperacji-budowała kadłuby barek BM-500 na zlecenie Stoczni „Zacisze”.

Z początkiem 1965 r. stanowisko z-cy dyrektora ds. techn. objął inż. Jan Nowiński (w miejsce dotychczas zajmującego to stanowisko mgr inż. Michała Mikosia).

W 1966 r. Stocznia zbudowała dwie barki motorowe BM-600 dla „ŻnO” (długość 70 m, nośność 650/750 t). Próby barki prototypowej przeprowadzono na dłuższym odcinku Odry oraz na Zalewie Szczecińskim.

Wiosną 1967 oddano do użytku duży biurowiec stoczniowy. W 1967 r. Stocznia zbudowała po raz pierwszy statki przeznaczone do eksploatacji na Bałtyku; były to dwa kabotażowce KŻ-450 o nazwie „Flora” i „Emilia” służące do przewozu drobnicy i ładunków masowych między portami Bałtyku, eksploatowane przez armatora „Żegluga Szczecińska”.

W latach 1968-1971 zbudowano 5 zbiornikowców ZB-700 do przewozu paliw płynnych w portach i w rejonie morskich wód przybrzeżnych. Były to największe z dotychczas budowanych statków (nośność 720 t, kilka pokładów, szerokość 9 m). Oprócz problemów w technicznych związanych z budową tak dużych obiektów w stoczni śródlądowej, dochodził poważny problem ich transportu rzeką aż do Szczecina. Najbliższym problemem było przejście śluz Zacisze i Różanka ze względu na szerokość i wysokość jednostki transportowanej. Zmuszało to stoczniovców do stosowania specyficznych rozwiązań technologicznych, w czym wielką pomysłowością wyróżniał się budowniczy zbiornikowców Jan Ola. Po próbnym montażu całego kadłuba i wyposażenia na terenie Stoczni – górne partie nadbudówek i wyposażenia znajdujące się powyżej 7,1 m od stępki były demontowane i transportowane oddzielnie. Po dotarciu transportu do Szczecina, ekipa wrocławskich stoczniovców w kompletowała statek, przeprowadzała (na Zalewie Szczecińskim i na Zatoce Pomorskiej) próby fabryczne, klasyfikacyjne i zdawczo-odbiorcze. Prototypową bunkierkę „Runek” przekazano w Szczecinie 5 listopada 1968 armatorowi „Port-Service” Gdynia, bunkierkę nr bud. 4 „Tarnica” przekazano 19 grudnia 1970 szczecińskiemu armatorowi „Ship-Service”, natomiast statki nr bud. 2, 3 i 5 (o nazwie „Minol-11”, -12” i -13”) przekazano armatorowi VEB Minol z NRD.

We wrześniu 1969 zbudowane w Płockiej Stoczni Rzecznej dwa kadłuby pchacza Bizon III (nr proj. B 372) przejmują WSRz celem ich wyposażenia i zakończenia budowy; w 1970 r. pchacze zostały przekazane „ŻnO”.

Wiosną 1970 z Warszawy do Wrocławia zostaje przeniesione Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych (Wrocław staje się centralnym ośrodkiem polskiego śródlądzia).

W drugiej połowie 1970 r. Stocznia zakończyła budowę dwóch zbiornikowców typu Tracz (B-199) zamówionych przez Marynarkę Wojenną. Po pozytywnych próbach morskich okręty „Z-8” i „Z-3” zostały w Świnoujściu przekazane do służby. W tym czasie (1970-1971) Stocznia zbudowała (także dla Marynarki Wojennej) 2 kadłuby stacji demagnetyzacyjnej „SD-12” i „-13” (typu Wrona, B-208) które przejęła Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni. W latach 1971-1976 Stocznia przekazała też Marynarce Wojennej 10 kutrów (portowo-redowych) zbudowanych wg projektu B 306.

W latach 1971-1972 – w kooperacji z Kozielską Stoczną Rzeczną, która wykonała kadłuby – WSRz zbudowano 11 rzecznych zbiornikowców paliw (typu B-334) o nośności 1340 t, spełniających wymogi przepisów Germanischer Lloyd, na zamówienie zachodnio-niemieckiej firmy Schiffwerft Oberwinter. Zamawiającemu przekazano – za pośrednictwem CHZ Centromor i wrocławskiej firmy Naviga – jedynie cztery pierwsze barki; pozostałe statki sprzedano przypadkowym armatorom holenderskim i belgijskim.

W latach 1971-1973 Stocznia, w oparciu o dokumentację klienta, wykonała 11 kompletów pokryw lukowych typu Mac Gregor przeznaczonych do montażu na statkach morskich w Norwegii i Anglii. Budowę pokryw nadzorowało Norweskie Towarzystwo Klasyfikacyjne Det Norske Veritas. Kontrakt z klientem norweskim zawarto za pośrednictwem CHZ Centromor i Biura Dostaw Eksportowych Naviga.

Z początkiem 1972 r. w Stoczni uruchomiono produkcję stalowych form kabin sanitarnych dla Wrocławskiej Fabryki Domów. W lutym 1972 zakończono budowę nowej hali produkcyjnej dla wydziału W-3 specjalizującego się w produkcji dla Wojsk Inżynieryjnych LWP. Niezwłocznie przystosowano halę do produkcji Parków Pontonowych PP-64 „Wstęga” (B 156) przeznaczonych do budowy przepraw mostowych przez rzeki (do tej pory ta produkcja była zlokalizowana w części hali wydziału kadłubowego W-1). W latach 1964-1989 WSRz przekazała Wojsku Polskiemu 81 parków PP-64 oraz 6 Parków Pontonowych Morskich PPM-71 „Wstęga Morska” (B 333) przeznaczonych do budowy przepraw przy brzegu morza.

W latach 1972-1973 Stocznia przekazała armatorowi holenderskiemu 3 zbiornikowce paliw ZB-1200 (o nazwie „Union Tank-5”, „-6” i „-7”) zbudowane wg przepisów i pod nadzorem francuskiego Towarzystwa Klasyfikacyjnego Burea Veritas.

W tych samych latach (1972-1973) przekazano do eksploatacji armatorowi VEB Minol (NRD) 3 zbiornikowce-bunkierki ZB-400 (wrzesień 1972 – „Minol-14”, czerwiec i grudzień 1973 – „Minol-15” i „-16”).

W latach 1973-1974 Stocznia zbudowała dla armatorów holenderskich 4 barki chemikaliowce BMZCH-1500/1600

(nazwane „Dordrecht-25” i „-26” oraz „Johaana” i „Lisette”). Barki spełniały wymogi angielskiego Towarzystwa Klasyfikacyjnego Lloyds Register.

W okresie grudzień 1974 – czerwiec 1975 (raptem 6 miesięcy!) WSRz zdołała przekazać (w Szczecinie!) do eksploatacji cztery zbiornikowce-bunkierki ZB-400. Centrala Produktów Naftowych przejmując bunkierki „Smerek”, „Groń”, „Szenica” i „Nosal” wymalowane w kolorze pomarańczowym – stała się armatorem tzw. „po marańczowej floty”.

Tuż przed sylwestrem 1974 r. basen WSRz opuścił – po pozytywnych próbach na Odrze – pchacz rzeczny „Weredi” (B 481), płynąc aż do Antwerpii o własnych siłach (jednak po częściowym demontażu sterówki i kanałów wydechowych spalin). Wiosną 1975 – po skompletowaniu statku i końcowych próbach – pchacz przekazano armatorowi belgijskiemu.

W kwietniu 1975 na stanowisko Dyrektora Stoczni został powołany inż. Jan Nowiński (dotychczasowy z-ca dyrektora ds. techn.), bowiem w lutym 1975 zmarł długoletni Dyrektor Henryk Kowalski, za którego kadencji WSRz została zmodernizowana, rozbudowana i wypłynęła na szerokie wody. Jednocześnie na zastępców dyrektora powołano: ds. techn. mgr. inż. Stanisława Koralewskiego, ds. ekonom. Leona Majchrzaka, ds. zaopatrzenia inż. Antoniego Kowaluka. Szefem Produkcji (trzech wydziałów) został mgr inż. Andrzej Piętka.

W latach 1975-1976 Stocznia zbudowała trzy kutry hydrograficzne (B 447) dla Marynarki Wojennej.

W latach 1976-1977 Stocznia powiększyła „po marańczową flotę” CPN przekazując do eksploatacji (rejon pływania żegluga przybrzeżna) pięć zbiornikowców paliw ZB-1000 (B 445). Były to największe (nośność 1000 t) zbiornikowce morskie zbudowane we Wrocławiu. Prototypowym statkiem był „Halicz” (zwodowany w lipcu 1975, a przekazany armatorowi w marcu 1976), kolejnymi: „Lubań”, „Poroniec”, „Bukowiec” i – przekazana CPN w grudniu 1977 – „Ślęza”. Był to ostatni zbiornikowiec morski (dwudziesty czwarty z kolei) zbudowany we Wrocławiu, daleko od morza...

W latach 1976-1978 Stocznia zbudowała 6 drobnikowców morskich 540/740 (B 529) o długości 50 m, zanurzeniu 3,4 m i pojemności 499 BRT, wg przepisów i z klasą Det Norske Veritas. Kontrakt – za pośrednictwem Navimor Gdańsk – zawarto z norweskim armatorem Frenco A/S F. Odfjell. Z powodu zerwania kontraktu przez stronę norweską – tuż po zbudowaniu prototypu – gotowe statki sprzedano (przy udziale wrocławskiej Navigi) różnym armatorom zachodnio-europejskim.

W maju 1976 stanowisko Dyrektora objął mgr Marian Kita.

W 1978 Stocznia przekazała armatorom krajowym 3 kutry towarowo-pasażerskie zbudowane wg projektu B 574.

W lipcu 1978 Stocznia przekazała do eksploatacji armatorowi ŻnO prototypowy nowoczesny pchacz rzeczny „Muflon 0-01” (pierwotnie typ „Bawół”, B 583). Zapoczątkował on serię 30 pchaczy budowanych do 1986 roku dla armatora ŻnO („Muflon-01” do -10” i -14”) oraz dla armatorów czechosłowackich: Cesko-Slovenska Plavba Dunaja w Bratysławie („Muflon-11” do -13”), CSPLO Decin („TR-701”...) i Povodie Dunaja Bratysława („Hont”, „Tekov”...).

W grudniu 1978 zakończono wykonanie konstrukcji dla jazu Bartoszewice.

W październiku 1979 z-cą dyrektora ds. techn. został inż. Antoni Kowaluk, a z-cą ds. zaopatrzenia mgr inż. Andrzej Jastrzębski.

W latach 1980-1981 Stocznia zbudowała 11 motorówek cumowniczych MC 95/II (wg projektu 3581) dla kilku armatorów krajowych (w tym dla Zarządu Portu w Szczecinie).

26 sierpnia 1980 w porze śniadaniowej rozpoczął się w Stoczni strajk okupacyjny na znak solidarności ze strajkującą już Stoczną Gdańską. Większość załogi przebywała bez przerwy przez kilka dni na terenie zakładu – strajk zakończył się dopiero z chwilą zakończenia strajku w Gdańsku. W tych dniach ujawniła się jedność poglądów większości załogi oraz odwaga jej nowych liderów; wśród nich wyróżniał się pracownik pionu ekonomicznego Zbigniew Przydział, który wkrótce został okresowo oddelegowany przez Załogę Stoczni do pracy w Zarządzie Regionalnym NSZZ „Solidarność”.

W latach 1980-1981 w Stoczni wykonano całość konstrukcji stalowych dla wiaduktu kolejowego nad ul. Krzywoustego (dla DOKP Wrocław).

W latach 1980-1990 Stocznia sukcesywnie wykonywała konstrukcje stalowe dla służby Zwanowice, na zamówienie Okręgowej Dyrekcji Dróg Wodnych.

Na przełomie maja i czerwca 1981 odwołano z-cę dyrektora ds. techn. inż. Antoniego Kowaluka powołując na to stanowisko mgra inż. Janusza Lenika, oraz odwołano z-cę dyrektora ds. ekonom. Leona Majchrzaka, powołując na to stanowisko mgr Teresę Bogusz.

Już od początku 1981 r. większość załogi Stoczni należała do nowego związku zawodowego „Solidarność”. Zlikwidowano dotychczasową Radę Zakładową z jej wieloletnim przewodniczącym Tadeuszem Furtakiem. Tym samym upadła instytucja Konferencji Samorządu Robotni-

czego, w skład której wchodziła ponadto PZPR (z której na gwałt się wypisywano) i Rada Robotnicza. Tę ostatnią zastąpiła nowa, piętnastoosobowa Rada Pracownicza (RP) powstała w wyniku demokratycznie przeprowadzonych – po raz pierwszy – wyborów (18 października 1981). Jej przewodniczącym został Zbigniew Przydział, a zastępcą przewodniczącego Aleksander Kałamarski. 8 grudnia 1981 odbyły się pierwsze wybory Delegatów Samorządu Pracowniczego WSRz. Niestety, nie doszło do zwołania Zebrania Delegatów. Działalność Samorządu została brutalnie przerwana 13 grudnia 1981 wprowadzeniem stanu wojennego. Kilku pracowników Stoczni (w tym Z. Przydział) zostało natychmiast internowanych. Część załogi w pierwszych dniach stanu wojennego nie podejmowała pracy. W Stoczni – traktowanej jako zakład zmilitaryzowany – niezwłocznie pojawił się Komisarz Wojskowy. Jednak co jakiś czas odważna część załogi ujawniała swą dezaprobatę wobec władzy, głównie poprzez milczący przemarsz centralną drogą zakładową podczas przerwy śniadaniowej. Na czele takiego pochodu zawsze maszerowała spawaczka Anastazja („Nastka”) Konieczna. Nadal część załogi – jako członkowie „Solidarności” – regularnie płaciła składki związkowe. Kolportowana była prasa i filatelistyka „Solidarnościowa”.

Od maja 1982 Dyrektorem Stoczni został mgr inż. Andrzej Jastrzębski (w miejsce mgra Mariana Kity).

W 1982 r. Stocznia przekazała armatorowi „Żegluga Bydgoska” dwa statki o nośności po 564 t, typu Bydgoska Barka Motorowa BBM-600.

W latach 1982-1987 zbudowano 38 nowoczesnych barek pchanych BP-500 CS, przystosowanych do pracy w zestawie z pchaczem typu „Muflon”, eksploatowanych w CSPLO Decin. Barki te – podobnie jak poprzednie statki przekazane CSPLO – były transportowane Odrą, Szprewą i kanałami do Magdeburga, a stamtąd Łabą do Decina.

2 lutego 1983 – po pozytywnej decyzji Ministra Komunikacji – wznowiła działalność RP pierwszej kadencji (w składzie wybranym w październiku 1981). Już 17 lutego 1983 odbyło się pierwsze Zebranie Delegatów Samorządu Pracowników WSRz (wybranych tuż przed wprowadzeniem stanu wojennego). 29 czerwca 1983 Zebranie Delegatów uchwaliło Statut Przedsiębiorstwa i Statut Samorządu.

cdn.

Aleksander Kałamarski

Z CYKLU: "Skąd się to wzięło?"

„BANDYCI”

Słowo pochodzi z języka włoskiego. Bandyta, to „człowiek dokonujący napadów z bronią w rękę, morderstw; opryszek, rozbójnik, zbój” [za: Władysław Kopaliński, Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych z almanachem, Wydanie XXV (poprawione i uzupełnione), Muza SA, Warszawa 1999].

Historycznie rzecz biorąc, często odbiegało daleko od istoty swego słownikowego znaczenia, kultywując tradycje pobłażliwego stosunku do bandytów. I tak jest – niestety – po czasy współczesne. Np. reprezentanci legalnego rządu Rzeczypospolitej, walczący o wolność i niepodległość Polski – partyzanci – byli dla okupantów terenów II Rzeczypospolitej – bandytami. Choć to przecież oni – prawdziwi z definicji bandyci – w bandycki sposób (bez oficjalnego zerwania porozumień pokojowych i wypowiedzenia wojny) napadli na Polskę.

Jacek Komuda w artykule „Szlachcic na wakacjach” – turystyka w czasach I Rzeczypospolitej („Do Rzeczy”, nr 39/2015, str. 70-72) pisze, skąd się wzięli bandyci. „W VII w. podróż bywała niebezpieczną przygodą. Podróżny – pielgrzym idący pieszo po zbawienie, możny panicz wyjeżdżający na naukę lub intelektualista spragniony wielkich przeżyć – narażony był na napad maruderów, grasantów, banitów i rozbójników oraz na porwanie, grabież, śmierć lub pojmanie w niewolę.

Najbardziej znani byli włoscy rabusie zwani banditti – od których zapewne wzięło się polskie słowo „bandyci” – gdyż rabowali oni właśnie turystów. O dziwo jednak, rzadko zabijali, a tych, którzy nie stawiali oporu, zawsze puszczali wolno.

Banditti byli rodzajem zorganizowanej mafii wymuszającej haracze od podróżnych. Odwiedzający Italię mogli bowiem uniknąć nieprzyjemności, wynajmując zbrojną eskortę – zawodowych przewodników włoskich zwanych vetturini lub procacci – którymi byli właśnie ci sami Bandyci. Na Krete rabusie mieli taką fantazję, że gdy jakaś banda stwierdziła, iż u napadniętego nie ma czego szukać albo ograbiła go ze szczerem, dawała mu stemplowany kawałek gliny dla okazania następnej swawolnej kompanii.

Do najbardziej niebezpiecznych należały podróże po imperium osmańskim gdzie w każdej chwili podróżnym groził napad ze strony nie tyle rozbójników, ile zwykłego po-

spółstwa lub nawet żołnierzy sultana. Rzesza niemiecka do czasów wojny trzydziestoletniej i Rzeczpospolita wolne były od rozbójników. Jednak w naszym kraju podróżny narażony był na liczne szlacheckie awantury i zwady.

Podróżni przyjmowali to wszystko ze stoickim spokojem, traktując napady i awantury niczym plagi równie powszednie jak deszcz i burza.”

Skoro wg Pana Redaktora: „bandyci” rabowali właśnie turystów. O dziwo jednak rzadko zabijali, a tych, którzy nie stawiali oporu, zawsze puszczali wolno”, to jak to się ma do definicji Profesora Władysława Kopalńskiego, wg której Bandyta, to „człowiek dokonujący napadów z bronią w ręku, morderstw; opryszek, rozbójnik, zbój”. Na szczęście przychodzi nam z odsieczą Pani Profesor Krystyna Długosz-Kurczabowa z Uniwersytetu Warszawskiego (<http://sjp.pwn.pl/slowniki/bandyta.html>):

„Wyraz bandyta 'zbój', wcześniej występujący w formie bandyt, to zapożyczenie z włos. bandito (od bando 'głoszenie, wyjęcie spod prawa') 'wyjęty spod prawa; banita', zapewne za pośrednictwem niem. Bandit.”

Pora na podsumowanie. Pełna – uwzględniająca wszystkie wyżej wymienione czynniki historyczne – definicja tego słowa powinna brzmieć:

Bandyci, to ludzie 'wyjęci spod prawa; banici', dokonujący napadów z bronią w ręku, morderstw; opryski, rozbójnicy, zboje” rabujący turystów. O dziwo jednak, rzadko ich zabijający, a tych, którzy nie stawiali oporu, zawsze puszczający wolno.

O czym donosi z nadzieją (traktujący równie pobłażliwie z duchem czasów to słowo, przyjmując to wszystko ze stoickim spokojem) wszystkim turystom podróżującym po świecie w obecnym – XXI wieku

Kapitan „Nemo”

Korespondencję prosimy kierować na adres:
H/P Nadbor, Górny awanport śluzy 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
Mecenas 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.
