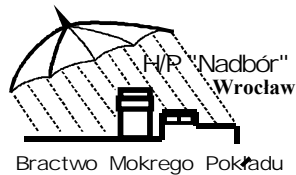


PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn Nr 3

listopad 2003 r.

I Sowiogórski Festiwal Techniki w Dzierżoniowie

W dniach 18–19 października 2003 r. Fundacja Otwartego Muzeum Techniki wspólnie z władzami miejskimi Dzierżoniowa, Biurem Koordynatora VI Dolnośląskiego Festiwalu Nauki na Politechnice Wrocławskiej, Sowiogórskim Bractwem Kolejowym i ponad 30 innymi współorganizatorami zaprosiła mieszkańców regionu na I Sowiogórski Festiwal Techniki. Jego miejscem były zabytkowe, XIX-wieczne parowozownie Dzierżoniowa, od wielu lat opuszczone, we wrześniu 2003 r. przejęte przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki z zamiarem budowy na ich terenie Sowiogórskiego Muzeum Techniki – placówki Otwartego Muzeum Techniki.

Pierwsza z parowozowni powstała do lat 70. XIX w. Za ceglana, klinkierowa elewacja, w której czytelny jest jeszcze rysunek dawnych otworów wrót, kryła się niegdyś czterostanowiskowa hala. Gdy w 1900 r. zbudowano drugą parowozownię, wachlarzową, siedmiostanowiskową, to starą przebudowano, adaptując ją dla potrzeb magazynowych i socjalnych. W skrzydłach budynku, na piętrach urządzono mieszkania dla kolejarzy, do takiej roli przystosowano również dolne kondygnacje, gdzie do lat 60. XX w. znajdowały się biura administracji kolejowej. Bogaty pseudogotycki ceglany detal wyrażany językiem Rundbogenstil, ceglane nadłucza, parapety, gzymsy, sterczyny przydają tej budowli niepowtarzalnej ekspresji. Także na nowszą parowozownię z 1900 r. spoglądać już można jak na świadectwo sztuki budownictwa

lat świetności kolei na Śląsku. Utrzymała oryginalną bryłę i ceglane elewacje, z charakterystycznym dla epoki detalem. Pierwotnie również ściany wewnątrz kształtowano w surowej, klinkierowej cegle, w latach 60. XX w. otynkowanej.

W przeciągu półtora miesiąca przy wydatnym wsparciu władz miasta uporządkowano teren, odbudowano i przeszklono okna hal parowozowni, wykonano remont kapitalny kilku pomieszczeń warsztatowych, wewnątrz zyskały nowe powłoki malarskie, uruchomiono obrotnicę z 1900 r. i wciągarkę bramową z 1902 r. W jednym z warsztatów odsłonięto ceglane nadłucza otworów okiennych i także parapety. Skuto również tynki najdłuższej ściany w parowozowni wachlarzowej.

W halach urządzono ekspozycje warsztatu tkackiego z drewnianym, unikatowym krośnem Jacquarda, odbiorników radiowych produkcji Diory, gazomierzy i dokumentacji technicznej gazowni dzierżoniowskiej, zegarów i systemów kolejowej łączności telefonicznej, elektrowni wodnych Dolnego Śląska, elektrycznej aparatury kontrolno-pomiarowej i silników Siemens z lat 30. XX w., pomp wodnych. Towarzyszyły im wystawy fotograficzne zabytków techniki Gór Sowich, linii kolejowej nr 285 – Bystrzyckiej, parowozów Wolsztyna, modeli taboru i składów eksploatowanych na sudeckich liniach kolejowych, geologii Gór Sowich, gwaszy krajobrazów Gór Sowich Michała Gorczakowskiego, także dziedzictwa technicznego

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

wysp sołowieckich, wystawy stanowiącej pokłosie międzynarodowej ekspedycji prowadzonej przez Fundację na morzu Białym. W halach parowozowni non-stop prezentowano filmy o zabytkach techniki Gór Sowich i Dolnego Śląska.

W halach parowozowni prowadzono również sesje popularno-naukowe. 18 października poświęconą dziedzictwu technicznemu Gór Sowich, z udziałem m.in. Mike Clarke, angielskiego hi-storyka techniki i studentów, członków Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego „Ochrony Zabytków Techniki HP Nadbór”. O dziedzictwie technicznym Gór Sowich i programie SMT mówili Stanisław Januszewski, Maciej Głowacki, Tomasz Śnieżek, Tomasz Przerwa i Zbigniew Gnutek. 19 października zorganizowano sesję lotniczą poświęconą spuściznie Igora Sikorskiego, rosyjskiego pioniera lotnictwa i twórcy słynnych amerykańskich śmigłowców, ojca lotnictwa transatlantycznego, z którym współpracowało wielu polskich pionierów lotnictwa. Prowadzono ją z udziałem syna wybitnego konstruktora Igora Igorowicza Sikorsky'ego z USA, prof. Wadima Miheewa z Moskiewskich Zakładów Śmigłowcowych im. M.L. Miła, Ryszarda Witkowskiego, pilota, oblatywacza wszystkich eksploatowanych w Polsce śmigłowców. Stanisław Babiarz mówił o spuściznie braci Wright, a Stanisław Januszewski o polskim wkładzie w rozwój idei wiroplata.

Wokół parowozowni przez dwa dni prowadzony był „Piknik na szynach”. Dzierżoniowski Ośrodek Kultury prezentował amatorskie zespoły artystyczne i awangardową muzykę młodzieżową. Wystąpił również zespół „Terra & Balkan” z Politechniki Wrocławskiej i czeskie margonetki, które przemaszerowały ulicami miasta. Fundacja zorganizowała kiermasz książki z zakresu historii techniki i ochrony zabytków techniki, Poczta Polska – stoisko filateli-

styczne. Kolekcjonerzy starych samochodów i motocykli przedstawiali swoje cuda, konstruktorzy lotniczy pokazali wiatrakowiec oraz poduszkowiec i jego model, sterowany radiem. Tadeusz Dobrociński mówił o swoich pomysłach niekonwencjonalnych aparatów latających, a młodzież z dzierżoniowskiego „Strzelca” zapraszała na pokazy i zabawy sprawnościowe.

W ciągu dwu dni przez parowozownie dzierżoniowskie przeszło ok. 6000 osób. Ponad 300 uczestniczyło w wyścigu drezyną „mojtwoja” prowadzonym przez Sowiogórskie Bractwo Kolejowe, również tyle miało okazję przejażdżki drezyną spalinowo-elektryczną, „bystrzyckim ekspresem”, zbudowanym przez studenta Politechniki, członka MSKN „Ochrony Zabytków Techniki HP Nadbór” Grzegorza Łuznego.

Festiwal życzliwie przyjęły władze Dzierżoniowa i jego mieszkańcy. Liczą na kolejny, we wrześniu przyszłego roku. Odbywać się będzie w scenerii wciąż odbudowywanych parowozowni ale bogatszych zbiorami zabytkowych maszyn i urządzeń technicznych. Na tle ceglanych ścian i elewacji zyskiwać winny dodatkowych walorów. W styczniu 2004 r. w hali parowozowni Dzierżoniowski Ośrodek Kultury wystawi „Tkaczy” Hauptmanna, w maju Fundacja zaprosi na międzynarodową konferencję naukową „Dziedzictwo techniczne w edukacji”, w czerwcu MSKN „Ochrony Zabytków Techniki” na międzynarodową konferencję studenckich kół naukowych, poświęconą historii techniki. Myślimy o organizacji warsztatów konserwatorskich, plenerów artystycznych, o prowadzeniu lekcji muzealnych, o wiązaniu przyszłego muzeum ze studenckim ruchem naukowym i miłośnikami techniki.

Zapraszamy na stronę internetową Fundacji www.nadbor.pwr.wroc.pl

Stanisław Januszewski

Sylwetki naszych ludzi

NASZA PANI ANIA

Anna Maria Broniewska, mgr inż. arch., jest zatrudniona w Fundacji Otwartego Muzeum Techniki na 1/4 etatu. Na co dzień widzimy ją przy najróżniejszych czynnościach wykonywanych na pokładach statków muzealnych. Najpewniej można by to określić nowym słowem,

że spełnia funkcje logistyczne, dawniej na statkach mówiło się ochmistrza. Ale nie tylko. Wykorzystując swoje doświadczenia z pracy na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej, dla potrzeb FOMT dokumentuje obiekty historyczne w całej Polsce. Prowadzi karty zabytko-

wych obiektów technicznych, takich jak: śluzy, elektrownie, budynki itp. Warto nadmienić, że właśnie Pani Ania przeprowadziła inwentaryzację parowozowni w Dzierżonowie przejętej przez FOMT.

We Wrocławiu zamieszkuje od 1946 r., od tzw. okresu pionierskiego. W latach szkolnych uprawiała szermierkę w Unii i AZS. Jednakże najmilej wspomina uprawianie żeglarstwa w AZS, gdzie osiągnęła stopień sternika jachtowego. Przyznaje, że jak to pod żaglami bywa, przeżywała wywrotki. Jej znajomość wiedzy żeglarskiej jest bardzo duża.

Uczestniczy we wszystkich spotkaniach Bractwa Mokrego Pokładu. Widzimy, jak na spotkania starannie przygotowuje latem pokład Nadbora, a zimą pomieszczenia na D/P Wróblin. Dzięki jej staraniom na stołach mamy zawsze smalec ze skwarkami do chleba (i piwo z Browaru „Piaś”), jak również ciasteczka do kawy czy herbaty. Zawsze też bierze udział w dyskusjach i rozmowach, których temat z reguły wynika z faktu czy pokład jest suchy, czy mokry. Trwa do końca.

Pani Ania ukończyła Liceum Plastyczne, z czego wziął się kierunek studiów – na architekturze. Zdolności plastyczne skłaniają ją do chwytania za pędzel i malowanie pejzaży czy kwiatów, głównie akwarelką. Wszystko zależy od nastroju i natchnienia. Ale ostatnio natchnienie opuściło Panią Anię na zbyt długi czas. Mimo usilnym namowom nie sięgała do farb.



Aż pewnego razu przyszło nagle natchnienie. Jak zwykle spokojnie przygotowywała się do tworzenia dzieła. Kiedy otworzyła swoje pudła, z przerażeniem stwierdziła, że pędzle z sobolowego włosia zjadły mole.

Pani Aniu, talentu nie wolno marnować, a systematyczna praca uchroni przed nieprzewidywanymi stratami.

Marian Kosicki

Gdzie jest żegluga odrzańska?

Na spotkaniu październikowym Bractwa Mokrego Pokładu rozgorzała dyskusja na temat sytuacji żeglugi śródlądowej we współczesnych warunkach gospodarczych Kraju. Jako przykład podano port Koźle, który obecnie jest dokładnie pusty – czysty. Nie trzeba dodawać, że przeważała troska oraz nostalgia za czasem przeszłym, gdy żegluga liczyła się w całokształcie systemów transportowych nie tylko kraju, ale i Europy.

Dziś przedstawiamy widok portu Koźle z lotu ptaka. Jeżeli dokładnie przyjrzymy się, możemy naliczyć 178 obiektów pływających. Są to barki bez napędu (holowane), a tylko jeden „dampfer” – mały holowniczek parowy. Zdjęcie wykonane zostało w latach 30. XX w. Wyraźnie widać, że Kanał Gliwicki, który ma swój początek przy III basenie portu, nie był jeszcze zbudowany.

Apelujemy! Ktokolwiek ma, lub ktokolwiek wie o współczesnej fotografii portu Koźle z nalogu lotniczego prosimy powiadomić Redakcję Biuletynu. Porównanie obu zdjęć niewątpliwie spowoduje szeroką dyskusję. Wydaje się, że warto dążyć temat żeglugowy.

Marian Kosicki



TROPEM KOLEJNYCH REORGANIZACJI ADMINISTRACJI WODNEJ ŚRÓDLĄDOWEJ

ROK	PAŃSTWOWE JEDNOSTKI ORG.	PODPORZĄDKOWANIE
1945	PAŃSTWOWE ZARZĄDY WODNE	
1946	OKRĘGOWE DYREKCJE DRÓG WODNYCH <hr/> PAŃSTWOWE ZARZĄDY WODNE	MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
1951/1952	DYREKCJE OKRĘGOWE DRÓG WODNYCH <hr/> REJONY DRÓG WODNYCH	MINISTERSTWO ŻEGLUGI
1954/1956	REJONY DRÓG WODNYCH ZARZĄDY INWESTYCJI OKRĘGOWE ZARZĄDY WODNE ODDZIAŁY ZARZĄDY INWESTYCJI	1960 MINISTERSTWO ŻEGLUGI I GOSPODARKI WODNEJ CENTRALNY URZĄD GOSPODARKI WODNEJ (w randze ministerstwa)
1972/1973	ZARZĄD ADMINISTRACJI RZEKI ODRY OKRĘGOWE DYREKCJE GOSPODARKI WODNEJ	MINISTERSTWO ŻEGLUGI + MINISTERSTWO ROLNICTWA
1974/1975	ZARZĄD ODRZAŃSKIEJ DROGI WODNEJ	MINISTERSTWO ROLNICTWA + MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
1983/1984	OKRĘGOWE DYREKCJE GOSPODARKI WODNEJ	URZĄD OCHRONY ŚRODOWISKA I GOSPODARKI WODNEJ (w randze ministerstwa) MINISTERSTWO OCHRONY ŚRODOWISKA I ZASOBÓW NATURALNYCH
1991	REGIONALNE ZARZĄDY GOSPODARKI WODNEJ	MINISTERSTWO OCHRONY ŚRODOWISKA, ZASOBÓW NATURALNYCH I LEŚNICTWA
2000	REGIONALNE ZARZĄDY GOSPODARKI WODNEJ	MINISTERSTWO ŚRODOWISKA

Energetyka wodna na Odrze

Po 1945 r. na Odrze działały zakłady energetyczne w Zwanowicach, Brzegu, dwa w Oławie, Janowicach i dwa we Wrocławiu. W 1958 r. została uruchomiona elektrownia Wały Śląskie po wybudowaniu stopnia Brzeg Dolny. W roku 1956 przestały pracować elektrownie wodne zlokalizowane na Młynówce w Oławie.

Z końcem lat 80. zaczęto dostrzegać w Polsce ważność uzyskiwania prądu

elektrycznego z energii odtwarzalnej, w tym przypadku wodnej. Ponownie zostały uruchomione elektrownie w Oławie. Została również przyjęta zasada, że na każdym nowobudowanym stopniu będzie instalowany zakład energetyczny. Na Odrze rozpoczęto w budowywanie zespołów energetycznych w istniejące stopnie, stwarzające piętrzenie odpowiednie dla zakładu energetycznego.

Wykaz istniejących elektrowni wodnych na rzece Odrze. Stan na dzień 01.10.2003r.

Lp.	Nazwa obiektu	Rzeka	Km	Właściciel lub użytkownik elektrowni	Zaawansowanie realizacji	Moc plan./inst. [MW]
1	Januszkowice	Odra	105,6	Elektrownie Górnej Odry, Sp. z o.o. Warszawa	w trakcie realizacji	1,4
2	Krępa	Odra	114,5	Elektrownie Górnej Odry, Sp. z o.o. Warszawa	w trakcie realizacji	1,4
3	Krapkowice	Odra	123,5	Elektrownie Górnej Odry, Sp. z o.o. Warszawa	na etapie projektowania	1,4
4	Rogów	Odra	129,6	Skarb Państwa – RZGW Wrocław	w eksploatacji	0,5
5	Groszowice	Odra	144,78	PDIiE „NAVIGA„ Sp. z o.o. Wrocław	na etapie projektowania	1,1
6	Wróblin	Odra	157,7	Małe Elektrownie Wodne S.A. Katowice	na etapie projektowania	1,3
7	Dobrzeń	Odra	164,2	Elektrownie Szczytowo-Pompowe S.A. Warszawa	na etapie projektowania	1,3
8	Zawada	Odra	174,8	PDIiE „NAVIGA” Sp. z o.o. Wrocław	na etapie projektowania	1,3
9	Zwanowice	Odra	185,1	Zakłady Energetyczne Opole S.A.	w eksploatacji	0,84
10	Brzeg	Odra	198,3	Zakłady Energetyczne Opole S.A.	w eksploatacji	0,23
11	Brzeg	Odra	198,8	EKO- Wiking Sp. z o.o. Rumia	w eksploatacji	0,35
12	Oława	Odra (na kanale roboczym)	213,3	"Kortex" Sp. z o.o. Oława	w eksploatacji	0,6
13	Oława	Odra (na kanale Młynówka)	213,3	Elektrownia Wodna Włocławek Sp. z o.o.	w eksploatacji	0,23
14	Janowice	Odra	232,4	Zakłady Energetyczne Wrocław S.A.	w eksploatacji	1,1
15	Wrocław I	Odra (Południowa)	252,4	Zakłady Energetyczne Wrocław S.A.	w eksploatacji	4,83
16	Wrocław II	Odra (Północna)	252,4	Zakłady Energetyczne Wrocław S.A.	w eksploatacji	1,0
17	Brzeg Dolny	Odra	281,6	Zakłady Energetyczne Wrocław S.A.	w eksploatacji	9,33
18	Malczyce	Odra	300,0	Elektrownie Szczytowo-Pompowe S.A. Warszawa	na etapie projektowania	9,0

Uwaga. Właścicielem jazów na Odrze jest Skarb Państwa – RZGW Wrocław, jedynie elektrownie wodne Wrocław I i II zainstalowane są na jazach własnych ZE Wrocław.

Bogusława Jesionek

Polskie statki śródlądowe (cz. I)

Zdecydowana większość statków śródlądowych dla polskich przedsiębiorstw żeglugowych w okresie powojennym została zaprojektowana przez Centrum Badawczo-Projektowe Żeglugi Śródlądowej „NAVICENTRUM” we Wrocławiu. Z desek konstruktorów schodziły projekty statków towarowych, pasażerskich, technicznych i specjalistycznych. Projektowano dla armatorów zagranicznych statki śródlądowe i morskie. Droga do tych sukcesów była długa i trudna.

Pierwsze lata po zakończeniu II wojny światowej poświęcono remontom taboru pływającego wydobytego z dna naszych rzek. Tabor ten mimo modernizacji w czasie remontów był przestarzały. Zakup nowych holowników w Holandii na pewien czas powiększył i unowocześnił flotę na Odrze.

Zwiększało się zapotrzebowanie na transport wodą, głównie do przewozu węgla ze Śląska do portów bałtyckich w dół rzeki oraz rudy żelaza w górę rzeki na Śląsk. Dla zaspokojenia potrzeb transportowych potrzebny był nowoczesny i przystosowany do specyficznych warunków Odry (i Wisły) tabor pływający zaprojektowany pod kątem możliwości zbudowania w stocznjach śródlądowych.

W sierpniu 1951 r. zapadła decyzja o powołaniu przedsiębiorstwa zajmującego się projektowaniem jednostek pływających żeglugi śródlądowej. Organizatorem i pierwszym dyrektorem Biura Konstruktoryjnego Taboru Rzecznoego we Wrocławiu był inż. Czesław Śladkowski, które oficjalnie powstało 1 stycznia 1952 r. Zatrudnieni zostali tu głównie pracownicy wydziału konstrukcyjnego stoczni odrzańskich. Zakres prac konstrukcyjnych Biura obejmował zarówno projektowanie nowych jednostek, jak i przebudowę istniejącego taboru o różnym przeznaczeniu jak: statki towarowe, holowniki, statki pasażerskie oraz tabor techniczny do utrzymania drogi wodnej w gotowości

eksploatacyjnej. Początek był bardzo trudny dla Biura. Jednak zapał ludzi, chęć pracy i nowe wyzwania cementowały załogę, która nabierała nowych doświadczeń w projektowaniu różnych rodzajów statków.

W 1953 r. nastąpiły zmiany w kierownictwie Biura. Miały one na celu lepsze wykorzystanie wiedzy fachowej pracowników. Dyrektor Biura inż. Czesław Śladkowski z dniem 1 czerwca 1953 r. objął stanowisko naczelnego inżyniera, a dyrektorem naczelnym został były dyrektor Żeglugi na Odrze Henryk Michalak. W tym też roku Biuro zostało zasilone pierwszymi absolwentami Wydziału Budowy Okrętów Szkoły Inżynierskiej w Szczecinie i Politechniki Gdańskiej. Już w 1952 r. szeregi pracowników Biura zasilili były dyrektor techniczny Stoczni Głogów inż. Antoni Michalewicz. Pod jego kierunkiem, jako głównego konstruktora, opracowano projekt holownika motorowego o mocy 300 KM, popularnie zwanego „bombowcem”. Był to pierwszy holownik konstrukcji całkowicie spawanej, wykonany w sekcjach płaskich i blokowych. W latach 1955–1956 zbudowano serię dwudziestu tych holowników. Kilka z nich wyeksportowano do Rumunii i Wietnamu. Inż. Antoni Michalewicz był prekursorem idei pchania barek zamiast ich holowania. Przedwczesna śmierć uniemożliwiła mu prowadzenie studiów nad tym zagadnieniem.

Od czerwca 1957 r. naczelnym dyrektorem Biura zwanego w skrócie BKTR został inż. Zbigniew Kuszewski, a naczelnym inżynierem inż. Andrzej Żylicz.

Wzrastające potrzeby produkcji spowodowały konieczność rozwoju pomocniczych komórek projektowych. W związku z tym powstał Branżowy Ośrodek Normalizacyjny, którego założycielem i pierwszym kierownikiem został inż. Czesław Śladkowski.

Cdn.

Wojciech Śladkowski

Nowe książki

Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej w najbliższych dniach rozpoczyna sprzedaż książki Jana Kulczyka i Jana Wintera „Śródlądowy transport wodny”. Obszerna monografia, z kolorowymi ilustracjami i w twardej oprawie, na pewno zainteresuje wszystkich miłośników tej tematyki, zarówno profesjonalistów,

studentów, jak i amatorów. Szeroka tematyka, od zagadnień ekonomiki transportu, przez logistykę, warunki pływania, hydromechanikę okretową, wymiarowanie dróg wodnych, daje pełne zilustrowanie tematyki śródlądowego transportu wodnego.

Przewidywana cena ok. 20 zł.

KRONIKA

Pierwsza praca magisterska o „Nadborze”

W czerwcu 2003 r. Pani Karolina Michalak skutecznie obroniła na Wydziale Mechaniczno-Energetycznym Politechniki Wrocławskiej pracę magisterską pt. „Projekt odtworzeniowy systemu wodnego i pomp na zabytkowym holowniku rzeczny z napędem parowym”. Praca powstała pod kierunkiem prof. dr inż. Janusza Pluteckiego, który swą fascynacją z „Nadborem” podzielił się ze studentami.

Dyplomantka znakomicie wsparła prace nad rekonstrukcją napędu własnego, parowego holownika. Dokonała inwentaryzacji pomp w maszynowni i kotłowni, przedstawiła metody obliczania pomp stosowane w latach 30. XX w. i współcześnie i obliczyła parametry naszych pomp.

W imieniu Zarządu Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i własnym gratulujemy i dziękujemy Promotorowi, a przede wszystkim Pani mgr inż. Karolinie Michalak. Zapraszamy na czwartkowe spotkania Fanklubu.

Polecamy uwadze dalsze tematy wspierające idee ochrony dziedzictwa technicznego Polski. Może by tak kolejną pracę poświęcić najstarszemu na kontynencie europejskim żeliwnemu mostowi w Łażanach (1796), którego relikty są właśnie wydobywane z rzeki Strzegomki i śląskim mostom żeliwnym XIX w.

Janusz, ja Tobie opowiem...

Kapitan BM-500 zameldował bosmanowi nabrzeża o zacumowaniu w porcie Haarlem z ładunkiem cementu luzem. „Kleine shef”, jak go nazywały polskie załogi poinformował, że rozładunek pneumatyczny przy zastosowaniu *Zementorkaan 5* (mimo numeru ciągle prototyp [!] budowany w RFN) rozpocznie się za dwa dni. Zaproponował obejrzenie w wolnym czasie pobliskich pól hodowli tulipanów. Na kartce papieru firmowego wyrysował trasę dojazdu z podaniem numerów autobusów i zaznaczeniem przystanków. No cóż, kapitan widział łąny zbóż. Pomyślał więc, że warto będzie porównać kwitnące zboże z kwitającymi kwia-

Praca magisterska Krzysztofa Zasady

Wolontariusz Fundacji Otwartego Muzeum Techniki Krzysztof Zasada ofiarował Fundacji pracę magisterską pt. „Zakres ochrony ustawowej dóbr kultury oraz charakter prawny rejestru zabytków”, którą w 2002 r. obronił na Wydziale Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego. Omówił w niej zakres ochrony ustawowej dóbr kultury, zwracając uwagę na problemy interpretacji przepisów i klasyfikacji, możliwości ochrony stwarzane przez ustawę o ochronie dóbr kultury i inne akty prawne i problematykę praktyki konserwatorskiej. Wiele uwagi poświęcił kwestii rejestru zabytków i jego charakteru prawnego, omawiając zagadnienia wpisu i skreślenia obiektu z rejestru zabytków, przywołując liczne przykłady skreśleń obiektów wpisanych do rejestru w świetle praktyki konserwatorskiej w tym zakresie. Zakończył przedstawieniem konsekwencji prawnych fizycznej likwidacji obiektu wpisanego do rejestru zabytków.

Ta cenna praca skłania do refleksji nad kondycją państwa, w którym w majestacie prawa, obserwujemy bezustannie niszczenie dóbr kultury narodowej a ustawodawca uchwalając nową ustawę jakby tego nie widział, a nawet wręcz przeciwnie wiele jej zapisów jakby akty wandalizmu zamierzało sankcjonować, ubezwłasnowolniając też instytucje prawem powołane do czuwania nad dobrami kultury narodowej.

tami. Na wskazanym, jako najkorzystniejszym widokowo przystanku wysiadł z autobusu. Na równinach Holandii było bardzo małe wzniesienie. A w dal, aż po wał przeciwpowodziowy z wiatrakami – jak to w Holandii bywa – równiutko, jakby przyszczyżone ciągnęły się łąny tulipanów: różne w odcieniach, żółte w odcieniach, niebieskie w odcieniach i ...czarne. Nie, o tym nie powie nikomu. Kto uwierzy? Po latach obraz ten powrócił. Ale to już inna historia. Siedział na ławeczce i patrzył, a czas przestał istnieć. Nawet nie wyciągnął aparatu fotograficznego. Na statek wrócił w porze kolacji.

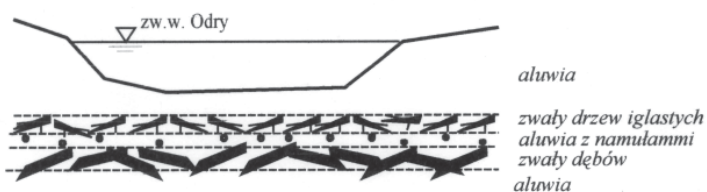
myk

Zapiski o Odrze i żegludze odrzańskiej

Część IV. Niebezpieczne dno

Każda rzeka serpentynuje, podmywa brzeg wypukły, tworząc rozległe meandry przerywane podczas dużych wezbrań. Odra płynąc przez pradolinę pokrytą gęstymi borami przedzierała się pracowicie zmieniając nieustannie swoje łożysko. Bieg rzeki był kręty, z rozlicznymi rozgałęzieniami, mieliznami i przeszkodami podwodnymi. W wielu miejscach powierzchnia doliny była wymywana, a następnie pokryta nanosami i odradzającymi się lasami. Olbrzymie drzewa zapadały się tworząc przeszkody dla żeglugi, jak i dla przepływu wielkich wód. Proces ten powtarzał się wielokrotnie.

Szczególnie ciekawy jest jeden z przypadków, jaki odnotowano pod Radoszycami (km 355,0), gdzie na podstawie wierceń stwierdzono, że koryto Odry leży ponad lasem iglastym,



Przekrój geologiczny pod Radoszycami (km 355)

pod którym z kolei zalegają dęby. Nic więc dziwnego, że żegludze przeszkadzały wymywane z dna pnie drzew, które się często pokazywały, mimo ich częstego wydobywania. Np. w rejonie Orska (km 364,0) leżało 1000 dębów.

Prace techniczne polegające na umacnianiu brzegów powodowały ustalanie biegu rzeki na bardziej regularny. Jednak dno było pełne przeszkód. Raport z połowy XVII w. określa ten stan dobitnie: „...Odra leżała pełna dębów jak brukowana i wykazywała gdzieniegdzie kłębowisko drzew”. Władze lokalne nakazywały usuwanie przeszkód. Z powodu małej ilości sprzętu technicznego prace były ciężkie. Przy wyciąganiu drzew robotnicy musieli pracować stojąc w wodzie. Nasilenie robót nastąpiło w roku 1790, gdy zalecono, aby Odra była „użyteczna” dla transportów wojskowych.

Koszty oczyszczania koryta były dość znaczne. W rejonie Opola wydobyto 336 dębów, 1204 dragów, 509 odciętych pali, kosztem 4000 talarów. Ze sprzedaży pni uzyskano 760 talarów, tak więc stosunek dochodu do nakładów wyniósł 1:5. Stosunek ten na innych odcinkach układał się różnie. Na odcinku Koźle–Opole 1:6, Brzeg–Oława 1:19, Oława–Januszkowice 1:33.

Z powyższego wynika, że wydobywane pnie miały w owych czasach pewną wartość handlową. Do jakich celów, nie wiadomo. Jako dygresję podaje się następujący fakt. Otóż w roku 1966 w rejonie Brzegu Dolnego (km 283–285) wydobyto 42 pnie dębów. Ówczesny Okręgowy Zarząd Wodny we Wrocławiu umieścił ogłoszenie w „Kurierze Polskim” (gazeta Stronnictwa Demokratycznego). Sprzedano za symboliczną złotówkę jeden pień artyście, który nabył go z uwagi na kształt. Przybyły rzemieślnik z Kalwarii orzekł, że ze względu na wbite głęboko w pień duże ilości piasku, nie nadaje się na materiał na meble. Po długim okresie sezonowania wydobyte pnie spalono.

Wracając do porządkowania Odry, jako drogi wodnej trzeba powiedzieć, że wydobywanie przeszkód z dna rzeki trwało bardzo długo. W roku 1811 częściowo zostaje oczyszczony odcinek Koźle–Brzeg. W roku 1816 trwało porządkowanie w okręgach Opole, Wrocław, Legnica i Frankfurt, gdzie wydobyto 11 245 drzew. Dalszych 438 pni i 90 dragów wydobyto w 1842 r.

Omawiając zagadnienie utrudnień żeglugowych w postaci pni drzew, jako przeszkód podwodnych miejsca i ilości podano wrywkowo. Mimo przeprowadzonej regulacji rzeki pnie drzew wyłaniają się z dna do dziś. Innego rodzaju przeszkodami były jazy przemysłowe, głównie młyńskie. Usuwanie ich z głównego koryta, a potem wydobywanie pali konstrukcyjnych, stanowiących zagrożenie żeglugowe to już inny temat.

Marian Kosicki

Korespondencje prosimy kierować na adres: Marian Kosicki, tel. dom. (71) 321 45 86, kom. 506 814 245
H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@pwr.wroc.pl; http://www.nadbtor.pwr.wroc.pl. „Bractwo Mokrego Pokładu”
red. techn. Marek Battek

Mecenasi Biuletynu: Browary Dolnośląskie „PIAST”; ODRATRANS S.A.; NAVICENTRUM Sp. z o.o.; RZGW Wrocław