

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn Nr 10

Czerwiec 2004 r.

Most żeliwny w Łażanach – pomnik europejskiego dziedzictwa technicznego

4 maja 2004 r. rozstrzygnięto konkurs na opracowanie koncepcji ekspozycji i ew. rekonstrukcji najstarszego na kontynencie europejskim mostu żeliwnego w Łażanach na rz. Strzegomce, z 1796 r. Przypomnijmy, że organizatorami Konkursu były: Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Burmistrz m. Żarów oraz Politechnika Wrocławska.

Na Konkurs wpłynęły 3 prace. Jury zdecydowało się również na ocenę czwartej, dostarczonej po terminie ich składania, tj. po 30.04.2004 r.

Jury w składzie:

- dr inż. arch. Bogusław Wowrzeczko – prodziekan Wydz. Architektury PWr
 - prof. dr hab. inż. Jan Biliszczuk – kierownik Zakładu Mostów PWr.
 - dr hab. prof. nadzw. Stanisław Januszewski – prezes zarządu FOMT
 - mgr inż. arch. Andrzej Kubik – Dolnośląski Wojewódzki Konserwator Zabytków
 - mgr inż. Leszek Michalak – z-ca Burmistrza m. Żarów
 - mgr inż. Ryszard Majewicz – sekretarz Jury
- zdecydowało, że nie przyzna nagrody, lecz wyróżnienia.

Pierwsze wyróżnienie (1600 zł) otrzymała praca oznaczona godłem „28901”, której autorami są: Bartłomiej Wieczorek, Tomasz Ziaja (studenci Wydziału Architektury PWr.), Marek Próciennik (student IV r. Wydziału Budownictwa Lądowego, specjalność mosty)

Drugie wyróżnienie (1200 zł) zyskała praca, oznaczona godłem „0020” – autorzy: Magdalena Serwatka, Łukasz Bielecki (studenci V r. Wydziału Architektury PWr.) i Tomasz Filipek (student IV r. Wydziału Budownictwa Lądowego, specjalność mosty).

Autorom pozostałych prac wypłacono jedynie gratyfikację, tytułem zwrotu kosztów (600 zł) wykonania plansz – wszystkie bowiem prace od 24 maja wystawiane są w Żarowie, na specjalnej, zorganizowanej przez władze miasta ekspozycji.

Autorami jednej z tych prac był zespół w składzie: Ewa Kaszuba, Aleksandra Brzozowska, Grażyna Karpińska (studentki III r. Wydziału Architektury PWr.), Szymon Gruba i Tomasz Kaszuba (studenci IV r. Wydziału Bud. Lądowego, specjalność mosty).

Autorami drugiej zespół: Marcin Markiewicz (student V r. Wydziału Architektury PWr.) i Janusz Tadla (student V r. Wydziału Budownictwa Lądowego, specjalność mosty).

Oceniając prace jury podkreśliło, że pierwsza z wyróżnionych prac prezentuje oryginalną, oszczędną koncepcję, adekwatną dla charakteru terenu. Obiekt stanowi interesujący znak – komunikat w równinnej, otwartej przestrzeni. Interesująca jest propozycja mostu traktowanego w kategoriach eksponatu muzealnego. Funkcja i konstrukcja pawilonu jest rozwiązana poprawnie. Interesująco rozwiązano tereny plenerowe uwzględniając ich zalewowy charakter, w konstrukcji pawilonu uwzględniono zagadnienia ochrony przeciwpowodziowej, podobnie jak w zagospodarowywaniu terenów zielonych.

Druga z wyróżnionych prac stanowi zaś interesującą propozycję zagospodarowania przestrzennego terenu, prezentując zwłaszcza ciekawe rozwiązanie ścieżki dydaktycznej oraz realną koncepcję rekonstrukcji mostu historycznego. Wadą koncepcji jest nadmierna skala obiektów kubaturowych, właściwsza dla środowiska miejskiego niż obszarów wiejskich, nie odpowiadająca sytuacji projektowanego założenia.

COMIESIĘCZNE SPOTKANIA „BRACHTWA MOKREGO POKŁADU”
W KADY PIERWSZY CZWARTEK KADEGO MIESIĄCA godz. 17.00 (bez względu na pogodę)

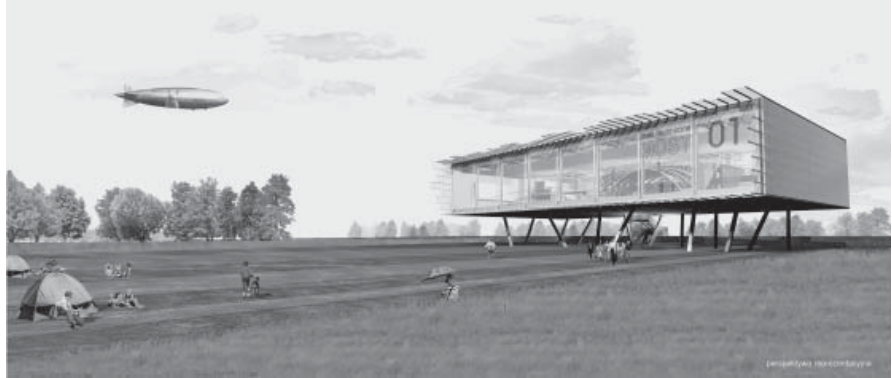
Trzecia z prac to również interesująca koncepcja urbanistyczna i przestrzenna. Poprawne strefowanie, ciekawa propozycja rozwiązania rekonstrukcji historycznego mostu oparta o najnowocześniejsze rozwiązania materiałowe (kompozyty).

Konwencja graficzna wykonania plansz ostatniej z prac sprawia, że są one nieczytelne. Zapro-

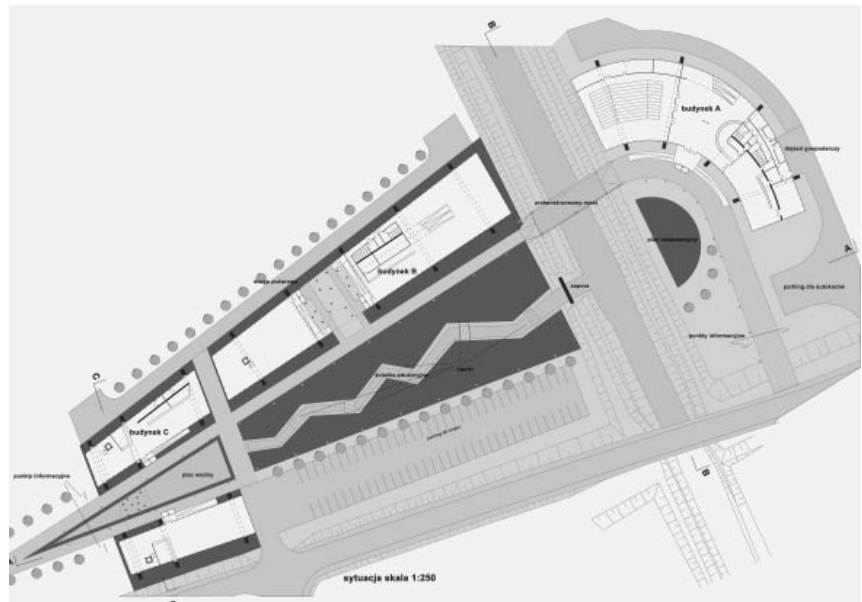
ponowano kontrowersyjny układ funkcjonalny i komunikacyjny, zbyt rozczłonkowaną pod względem urbanistycznym zabudowę działki. Jak na teren wiejski, zabudowa jest przesadna pod względem kubaturowym, zbyt wysoki jest koszt inwestycji i utrzymania zespołu.

Stanisław Januszewski

I wyróżnienie



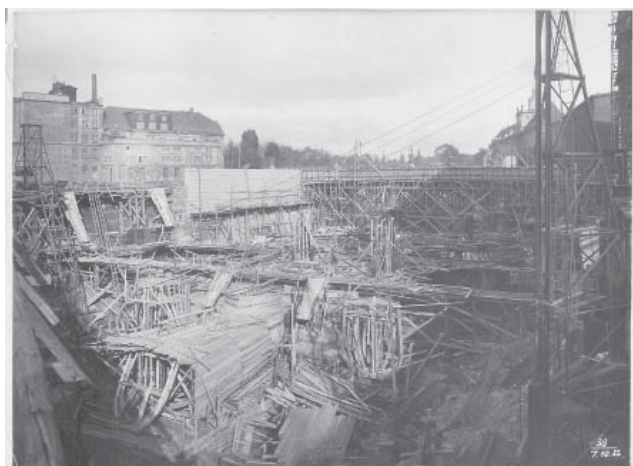
II wyróżnienie



Nasza barka Z-2107 na pochylni Stocznia PORTA ODRA Szczecin



Elektrownie wodne we Wrocławiu



Budowa elektrowni Południowej, szalunki komór, stan z 7.10.1922; fot. z Archiwum Zakładu Energetycznego SA



Personifikacje Ognia i Wody na wrotach EW Wrocław II Północnej autorstwa prof. Vonka; fot. K. Madziara



EW Wrocław I Południowa od wody górnej; fot. z Archiwum Zakładu Energetycznego SA



EW Wrocław II Północna – widok maszynowni z mostu Pomorskiego Północnego; fot. archiwum FOM



Metaloplastyka bramy głównej elektrowni wodnej południowej, autorstwa prof. Vonka; fot. archiwum FOMT

Projektowanie i budowa statków we Wrocławiu.

Pchacze i zestawy pchane

Zestaw pchany P-40

Zestaw pchany P-40 zaprojektowany został BPiSTR w 1957 roku dla potrzeb regulacyjnych na Wiśle.

Składał z pchacza P-40 i barek pchanych BP-20 lub BP-50. Przeznaczony był do przewozu kamieni, kruszywa, faszyny. Charakteryzował się bardzo małym zanurzeniem ($T \sim 0,5$ m) i dużą zwrotnością.

Wymiary główne pchacza:

$L = 10,95$ m

$B = 3,00$ m

$T = 0,50$ m

Napęd główny:

1 silnik wysokoprężny "SCHÖNEBECK"

Moc 40 KM

Obroty silnika 1500 obr./min.

Obroty śruby 750 obr./min.

•ródło energii elektrycznej:

Prądnica marszowa 1 kW, 24 V + bateria akumulatorów

Urządzenie sterowe:

Płetwy zaśrubowe, napęd ręczno-mechaniczny

Urządzenie kotwiczne:

Kabestan ręczny

2 kotwice dwułopowe, odchylne, po 75kg każda

Urządzenie szczipające pchacz–barka, barka–barka: ręczne ściągacze śrubowe i liny

Wymiary główne barki:

$L = 20,20$ m

$B = 4,26$ m

$T = 0,85$ m

Nośność – 50 ton

Pchacze P-40 budowała Kozielska Stocznia Rzeczna, natomiast barki pchane BP-20 i BP-50 Sandomierska Stocznia Rzeczna.



PROJEKT KANAŁU ŁABA–ODRA

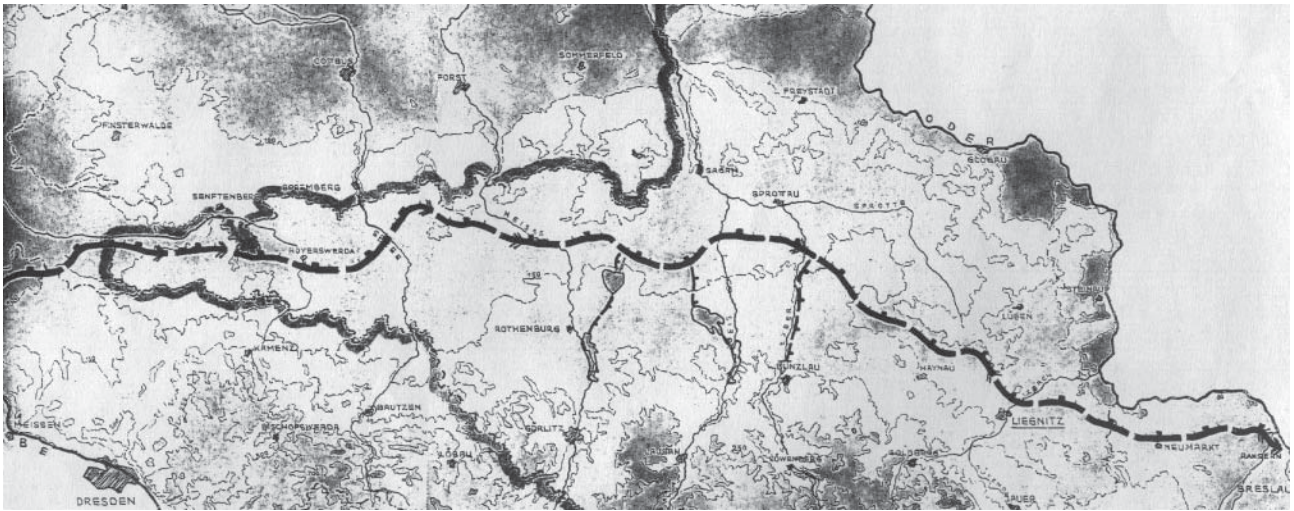
W poprzednich numerach naszego biuletynu przypomniano krótko proces regulacji Odry dla zwiększenia jej możliwości transportowych. Od dawna także podejmowano działania dla jej połączenia z sąsiednimi rzekami. Zrealizowano to dla Szprewy i Haweli oraz przez Wartę i Noteć z Wisłą. W górnym odcinku Odry marzeniem pozostały kanał Odra–Dunaj i połączenie Odry z Wisłą.

W okresie II wojny światowej, szczególnie w jej pierwszych latach, przynoszących zmiany układu sił w Europie i powiększenie się terytoriów Trzeciej Rzeszy, w obliczu ogromnych potrzeb gospodarczych, związanych z planami sił zbrojnych, doceniając znaczenie dróg wodnych w systemie transportowym, podjęto prace projektowe nad połączeniem Odry z Wisłą i z Dunajem. Mało znanym natomiast jest projekt kanału Łaba–Odra (Riesa–Rędzin), którego wstępne opracowanie, zakończone w październiku 1941 roku jest w posiadaniu autora tego tekstu. Śląsk stał się w tym czasie z kraju granicznego obszarem położonym wewnątrz niemieckiej strefy zdobyczy terytorial-

nych i wpływów politycznych. Oddano już do użytku Adolf-Hitler-Kanal, łączący Górnośląski Okręg Przemysłowy z Odrą, myślno już o budowie kanału Odra–Kraków z przedłużeniem w kierunku Lwowa, a także połączeniu Sanu z Dniestrem.

Wstępne studia nad nowym kanałem Elbe–Oder-Kanal – Riesa–Ransern podejmowano w latach 1920-30. Ich oceny dokonano w 1940 roku, uznając za celowe połączenie rejonu miasta Riesa ze skanalizowaną Odrą we Wrocławiu. Zdecydowano poprowadzić kanał na poziomie między 100–150 m n.p.m. Przewidywano przedłużenie kanału w kierunku Lipska, a później Wezery. Miał on połączyć przemysłowy obszar wokół miasta Riesa z dolnołużyckim rejonem wydobycia węgla brunatnego koło Neustadt, następnie miał przekroczyć Szprewę koło Priebus (Przewóz), Nysę Łużycką, Kwisę i Bóbr koło Oberleschen (Leszno Górne).

Najniższa wysokość projektowana wynosić miała 93,5 m n.p.m., najwyższa – 142 m n.p.m. Zaprojektowano na nim niewielką ilość śluz i pod-



Przewidywany przebieg trasy kanału

ności w stosunku do przewidywanej długości około 290 km. Miało być sześć śluz i dwie podnośnie:

1. Śluza Moritz – na Łabie poniżej miasta Riesa – średnia wysokość 93,5 m n.p.m.;
 2. Śluza Ruhland – średnia wysokość 100 m n.p.m.;
 3. Podnośnia Hohenbocka – średnia wysokość 120 m n.p.m.;
 4. Śluza Rohne – średnia wysokość 126 m n.p.m.;
 5. Śluza Pechern – średnia wysokość 132,5 m n.p.m.;
 6. Śluza Oberleschen (Leszno Górne) – tu kanał miał przekroczyć dział wodny – średnia wysokość 142 m n.p.m.;
 7. Podnośnia Fuchsmühl (Lisiec) – miała stanowić przejście do poziomu 120 m n.p.m.;
 8. Śluza Stabelwitz (Stabłowice) – miała zapewnić dalsze obniżenie do poziomu 110 m n.p.m.;
- Następną śluzą wykorzystywaną przez niewiele dni w roku miała być śluza koło Rędzina.

Opracowano też sposób zasilania kanału w wodę z Bobru, Kwisy i Nysy Łużyckiej. Miały powstać:

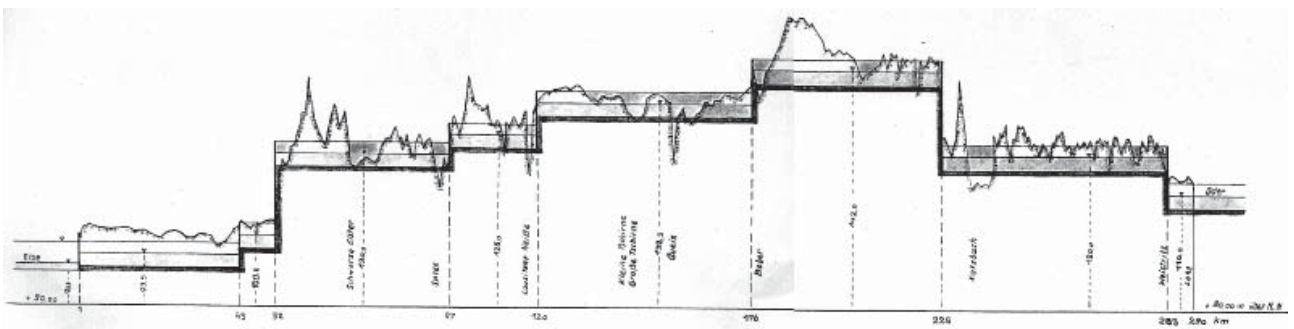
1. zaporę na Bobrze koło Lwówka o pojemności 60 mln m³;

2. na Kwisie zbiorniki Tiefenfurt (Parowa) 65 mln m³ i Wehrau (Osiecznica) 18 mln m³;
3. na Nysie Łużyckiej – Freiwaldau (Gozdnicza) 197 mln m³ i Niederbielau (Bielawa Dolna) 20 mln m³;

Zbiorniki te i spadek na stopniach Fuchsmühl (Lisiec) i Stabelwitz (Stabłowice) można by wykorzystać do wytwarzania energii elektrycznej. Kanał miał mieć 41 m szerokości lustra wody i 3,5 m głębokości na środku. Śluzy miały być podwójnymi śluzami pociągowymi o wymiarach 225 m długości i 12 m szerokości, zaś koryta podwójnych podnośni miały mieć przy tej samej szerokości długość 85 m. Ich wymiary miały być dostosowane do wielkości statków 1000 ton. Szacowano wstępnie, że kanałem będzie się przewozić około 4 mln ton ładunków rocznie, a po połączeniu Odry z Dunajem około 10 mln ton.

Przewidywano, że kanał przyniesie także inne korzyści:

1. poprawi stosunki wodne na znacznym obszarze, zapewni zaopatrzenie w wodę obszaru Berlina przez Szprewę,
2. umożliwi zasilanie w wodę środkowej Odry,
3. zwiększy możliwości ochrony przeciwpowodziowej,



Przekrój podłużny kanału Odra–Łaba

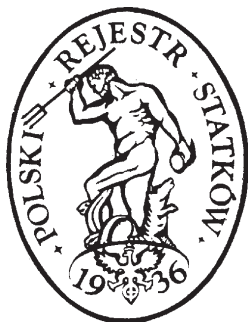
4. stworzy warunki dla wypoczynku mieszkańców nad wodą i uprawiania sportów wodnych.

Drugim źródłem potwierdzającym prowadzenie prac nad projektem kanału jest mapa dróg wodnych Dolnego Śląska, wydana we Wrocławiu w 1941 roku. Wiadomo także, na podstawie frag-

mentarycznej dokumentacji z rejonu miejscowości Olza, że rozpoczęto opracowanie projektów szczegółowych dla kanału Odra-Dunaj. Wszystkie te prace zostały przerwane prawdopodobnie z powodu pogorszenia się sytuacji militarnej i gospodarczej Trzeciej Rzeszy.

Hubert Adamczyk

Polski Rejestr Statków



PRS jest instytucją klasyfikującą, prowadzącą nadzór techniczny nad budowanymi i eksploatowanymi w żegludze statkami oraz nad materiałami, silnikami i urządzeniami elektrycznymi itd. używanymi do budowy i remontów. Ma swoich inspektorów w hutach oraz innych zakładach

współpracujących ze stocznia. Opracowuje wymagania, jakim powinien odpowiadać statek pod względem bezpieczeństwa i sprawności żegludowej. Kontroluje ich wykonywanie przez stocznie budujące i remontujące statki oraz przez armatora. Statkom spełniającym wymagania wystawia tzw. Świadectwo klasy i wpisuje do Księgi Rejestru.

Jako instytucja klasyfikująca statki powstała w 1936 r. z siedzibą w Warszawie i nosiła nazwę Polski Rejestr Żeglugi Śródlądowej. Po II wojnie światowej wznowiła działalność pod obecną nazwą Polski Rejestr Statków (PRS), obejmując swym nadzorem jednostki żeglugi śródlądowej, morskie oraz produkcję wyposażenia okrętowego. Siedzibą instytucji został Gdańsk.

W drugiej połowie lat 50. i latach 60. zawarto umowy o wzajemnym zastępstwie z innymi instytucjami klasyfikacyjnymi, przez co zakres prowadzonych przez PRS nadzorów uległ znacznemu rozszerzeniu. Zapoczątkowana w 1962 r. współpraca w ramach Instytucji Nadzoru Technicznego i Klasyfikacji (INTK) pomogła w opracowaniu własnych przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich.

Na przełomie lat 60. i 70. rozpoczęła się ścisła współpraca z IACS, instytucjami naukowymi, Międzynarodową Organizacją Morską (IOM) oraz innymi organizacjami międzynarodowymi. Zaczęto prowadzić prace naukowo-badawcze, opracowywano nowe i doskonalono istniejące przepisy oraz prowadzono szkolenie kadry inspektor-

skiej. Utworzona została grupa inspektorów nurków, uprawnionych do przeprowadzania inspekcji podwodnej części kadłuba.

PRS uzyskał stałe upoważnienie do przeprowadzania nadzorów konwencyjnych i wydawania odpowiednich certyfikatów w imieniu administracji morskich wielu państw. Rozszerzeniu sfery działalności klasyfikacyjnej towarzyszyło podjęcie przez PRS nadzorów pozaokrętowych obejmujących prowadzenie certyfikacji systemów jakości i sprawowania nadzorów przemysłowych. Nad jakością usług oraz zgodnością stosowanych technicznych standardów bezpieczeństwa z najnowszym stanem wiedzy czuwają m.in. Rada Techniczna PRS i Rada Zarządzająca (sprawy certyfikacji systemów jakości).

Klasyfikacją PRS objęte są statki morskie i śródlądowe, jachty morskie, łodzie motorowe, obiekty podwodne, doki pływające, dźwigi pływające, ruchome jednostki górnictwa morskiego i urządzenia chłodnicze.

Według wymagań konwencji międzynarodowych, a w ramach poszczególnych upoważnień PRS sprawuje nadzory techniczne nad przewozem ziarna, rozmieszczenia i mocowania ładunków, przewozem ładunków niebezpiecznych i szkodliwych, pomieszczeniami załogowymi. Ponadto jest uprawniony do wyznaczania wolnej burty, pomiarów pojemności statków i innych obiektów pływających oraz uznawania urządzeń do ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami ze statków, urządzeń i środków ratunkowych, urządzeń radiowych, środków sygnałowych i urządzeń nawigacyjnych, sprzętu ochrony przeciwpożarowej, urządzeń połowowych statków rybackich, urządzeń dźwignicowych, kontenerów ładunkowych w produkcji i eksploatacji. Jest również uprawniony do certyfikacji wg Kodeksu ISM.

Marian Kosicki

(w artykule wykorzystano materiały z sympozjum zorganizowanego przez PRS 12.10.2001 r. pt. „Perspektywy transportu śródlądowego w Polsce”)

Odrzańska Droga Wodna – europejskie dziedzictwo

Wstęp

Korzystając z gościnnych łam biuletynu *Prosto z pokładu* pragnąłbym w kilku artykułach, pod wspólnym tytułem: *Odrzańska Droga Wodna – europejskie dziedzictwo*, prześledzić fenomen rzeki, której cechą charakterystyczną jest częsta zmiana „właściciela”. Aby lepiej poznać Odrzańską Drogę Wodną i rolę Polski w jej administrowaniu musimy sięgnąć do początków żeglugi na rzece, a są one tak odległe jak historia ludzkości.

Nazwano ją różnie: *Ader, Odre, Odrae, Odram, Oderam, Oder*. Jest rzeką, w której jak w soczewce odbijają się skomplikowane losy regionu, przez który przepływa. Mimo, że nierzadko krnąbrna i groźna, zawsze potrzebna człowiekowi. Obok niej znajdowali swoją ojczyznę pracowici ludzie. To w jej życiodajnych ramionach praca zmieniała się w dobrobyt, którego owoce unosiła wspólnie ze swoimi siostrami do najdalszych zakątków Europy.

Jej fenomen, obecnie nieco zapomniany, jest doskonałym tematem do prowadzenia różnorodnych rozważań i badań nad rolą rzeki w regionie, przez który przepływa. Sferą, której analiza jak żadna inna nadaje się do prześledzenia jej rangi na przestrzeni dziejów jest jej znaczenie gospodarcze. Od wieków najważniejszą działalnością prowadzoną na rzece przez człowieka był transport wodny. Rzeką i żegluga była nerwem regionu decydującym o jego pozycji gospodarczej. Żegluga na Odrze przez wieki podlegała wielu różnym wpływom warunkującym jej prowadzenie. Warunki te były na przestrzeni dziejów zmieniane i zapisywane w formie aktów prawnych. To głównie one posłużyły jako źródła do opracowania tematu przedstawianych artykułów. Analizie zostało poddane prawodawstwo państw, które na przestrzeni dziejów administrowało Odrą, są to przede wszystkim:

1. K. Wutke, *Die Schlesische Oderschiffahrt in vorpreussischer Zeit. Urkunden und Aktenstücke, Codex Diplomaticus Silesiae* tom 17.
2. Ch. Brachvogels, *derer beiden Fürstenthümer Oppeln und Rattibor Landes-Ordnung, Kaiser und Königlichen Privilegien, Statuten und Sanctionum Pragmaticarum des Landes Schlesien*.
3. W. Korn, *Sammlung aller in dem souverainen Herzogthum Schlesien und der demselben incorporirten Grafschaft Glatz in Finanz-Polizei-Sachen ergangenen und publicirten Verrdnungen, Edicte, Mandate, Rescripte welche währen der Zeit der glorwürdigsten Regierung Friederich Wilhelms III Königs von Preussen als souverainen Obersten Herzogs von Schlesien herausgekommen sind*.

4. W. Korn, *Neue Sammlung aller in dem souverainen Herzogthum Schlesien und der demselben incorporirten Grafschaft Glatz in Finanz-Polizei-Sachen ergangenen und publicirten Verrdnungen, Edicte, Mandate, Rescripte welche währen der Zeit der glorwürdigsten Regierung Friederich Wilhelms III Königs von Preussen als souverainen Obersten Herzogs von Schlesien herausgekommen sind*.
5. Bundes Gesetzblatt.
6. Preussische Gesetz Sammlung.
7. Amts-Blatt der Königlichen Breslauschen Regierung.
8. Amtsblatt der Preußischen Regierung in Breslau.
9. Dziennik Ustaw.
10. Monitor Polski.

Wyodrębnione, w trakcie poszukiwań, prawodawstwo warunkujące uprawianie żeglugi na Odrze okazało się bogatym materiałem poznawczym. Jego analiza pozwoliła prześledzić procesy polityczne, gospodarcze i organizacyjne jakie miały miejsce w rejonie Odry i Nadodrza.

Rzeka jest arterią komunikacyjną łączącą ze sobą liczne okręgi przemysłowe i krainy leżące na terytoriach trzech państw: Zagłębie Ostrawsko-Karwińskie, Zagłębie Górnośląskie, Dolny Śląsk, Łużyce, Ziemia Lubuska, Brandenburgia i Pomorze Zachodnie. Obszar ten nazywany jest umownie – Nadodrzem.

Polska część Nadodrza na południu i północy charakteryzuje się bogatą infrastrukturą przemysłową, a w środkowym biegu Odry – rolniczą. Teren ten jest wysoce zurbanizowany, a jego wskaźniki gospodarcze były zawsze wyższe od średnich krajowych. Obszar ten obejmuje ok. 20% powierzchni kraju, zamieszkały jest przez ok. 30% ludności, znajduje się tu ok. 25% miast polskich¹.

Odra od wieków dostosowywana była do potrzeb żeglugowych. Jednym ze skutków tej adaptacji jest skrócenie jej biegu. Swoje bezpośrednie połączenie z Odrą mają inne drogi wodne:

- Kanał Gliwicki w 98,3 kilometrze Odry
- Kanał Kędzierzyński, będący częścią Kanału Odra–Dunaj w 9,3 kilometrze Kanału Gliwickiego.
- Kanał Nawigacyjny rozpoczynający się w kilometrze 244,2 i kończący na kilometrze 255,8 Odry.
- Kanał Miejski rozpoczynający się w kilometrze 250,1 kończący w kilometrze 255,8 Odry.
- Kanał Odra–Szprewa w 553,4 kilometrze rzeki Odry.

- Kanał Fryderyka Wilhelma w 576,8 kilometrze Odry.
- Droga wodna Odra–Wisła z Kanałem Bydgoskim w 617,6 kilometrze Odry.
- Droga wodna – Wrieceńska Stara Odra; rozpoczyna się w 644,9 kilometrze, a kończy w 664,9 kilometrze Odry.

W kilometrze 664,9 Odry uchodzą do Odry:

- Kanał Freienwald,
- Kanał Odra–Hawela,
- Kanał Hohensaaten–Friedrichsthal,
- Kanał Finow.

Odra od wieków pełniła niezwykle ważną rolę w dziejach Europy Środkowej. Rzeka kształtowała osadnictwo, które przede wszystkim rozwijało się bujnie u ujścia jej dopływów. Przykładami mogą

tu być takie miasta jak Opole, Wrocław, Kostrzyn, Szczecin, Wolin.

Odra była i jest nadal rzeką graniczną w aspekcie polityczno-gospodarczym. Określano ją jako granicę państw, jako granicę systemów gospodarczych, jako łącznik między wschodem a zachodem oraz między północą i południem Europy. Odra ma również znaczenie geograficzne i gospodarcze. Odra była i jest ogromnym żywiołem.

W związku z licznymi funkcjami rzeki oraz licznymi interesami i roszczeniami, jakie człowiek uzurpował sobie do niej, konieczne stało się stworzenie zasad korzystania oraz zasad podziału obciążeń utrzymania Odry. Zasady te przybierały formę różnych aktów prawnych i były tworzone niemal od początku powstania nadodrzańskich państwowości.

¹ W. HENSEL, *Polska przed tysiącem lat*, Wrocław 1976, s. 76.

Jan Pyś

Odplynęło z wielka falą odrzańską...

Urzędnik popiera urzędnika, bo z tego zawsze korzyść wynika

Swego czasu Nadzory Dróg Wodnych zawiadywały odcinkiem ok. 40 km przestrzeni. Na czele nadzoru stał Nadzorca. Pracownik Nadzoru - strażnik dróg wodnych na odcinku zwykle ok. 4 km wystawiał znaki nawigacyjne, wykonywał sondowanie itp. posługując się łodzią wiosłową. O motorówkach nikt wówczas nie słyszał. Ale strażnik w swej wiosce cieszył się wielkim szacunkiem. Miał służbowe pole, ogród, dobry dom i duży wpływ na przydzielanie łąk nadrzecznych do koszenia trawy na paszę dla gospodarzy z okolicznych wiosek. Jednak w małych miejscowościach Nadzorca Dróg Wodnych posiadał wielki szacunek. Był równy sołtysowi, a nieraz większy od niego.

Swego czasu pod koniec roku do dyrekcji Regionu Dróg Wodnych we Wrocławiu wpłynęło pismo od nadzorcy Dróg Wodnych w Chobieni.

„Ja niżej podpisany Jan Dąbrowski proszę o podwyższenie mojego uposażenia od nadchodzącego nowego roku kalendarzowego.”

A na tym podaniu widniały poparcia różnych instytucji (z pieczętkami!).

„Nadzorca Dróg Wodnych w Chobieni popiera prośbę Ob. Jana Dąbrowskiego”. Podpisano: Jan Dąbrowski.

„Ochotnicza Straż Pożarna w Chobieni popiera prośbę Ob. Jana Dąbrowskiego”. Podpisano: Komendant Ochotniczej Straży Pożarnej – Jan Dąbrowski.

„Koło TPPR w Chobieni popiera prośbę Jana Dąbrowskiego”. Podpisano: Przewodniczący Koła – Jan Dąbrowski.

„Kółko Plantatorów Tytoniu w Chobieni popiera prośbę Ob. Jana Dąbrowskiego”. Podpisano: Prezes Koła – Jan Dąbrowski.

„Związek Bojowników o Wolność i Demokrację Oddział w Ścinawie, Koło w Chobieni popiera wniosek Ob. Jana Dąbrowskiego” Podpisano: Prezes Koła – Jan Dąbrowski (b. żołnierz Andersa).

Nie było tylko poparcia Koła Gospodyń Wiejskich.

myk

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 nadbtor@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; MALBO Sp. z o.o. – Stocznie Wrocław i Malczyce