

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn Nr 14

Październik 2004 r.

Karta kulturowa rzeki

Pod takim tytułem w dniach 4–5 listopada 1992 odbyło się w Rudach (woj. śląskie) sympozjum, którego organizatorami byli: inicjator przedsięwzięcia – Zespół Organizatorów Przestrzennego Muzeum Odry oraz Centrum Dziedzictwa Kulturowego Górnego Śląska. W sympozjum wzięło udział 65 uczestników z 16 środowisk naukowych w kraju, a w dyskusji zabrało głos 40 uczestników.

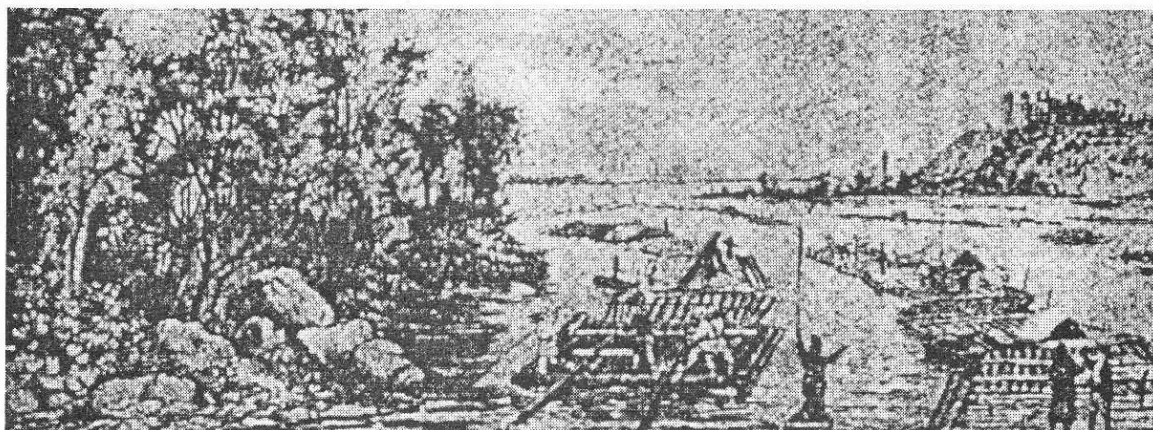
Treść referatów i wystąpień zawierał interdyscyplinarny zestaw przesłanek, punktów widzenia niezbędny do uwzględniania w pracach nad kartą kulturową rzeki. Uświadamia jednocześnie potrzebę odwołania się do jeszcze innych dyscyplin nauki. Oprócz teoretycznych, metodologicznych rozważań ukazuje również przykłady konkretnych analiz problemów związanych z przestrzenią kulturową rzeki, bądź ich zapowiedź.

Nie sposób jest omówić całej treści omawianych tematów. Mieszczą się one w szerokim za-

kresie od kulturowych i cywilizacyjnych rzek, poprzez zagadnienia definicyjne i przestrzenne, roli literatury w tworzeniu karty kulturowej rzeki, rozwoju przemysłu, dróg wodnych i transportu wodnego, do określenia rzeki jako elementu polityki wodnej kraju. Warto pamiętać, że „w kartografii, nawet na najstarszych mapach, podstawowym elementem była zawsze rzeka jako ważny element orientacyjny” [M. Ruszczycka-Mizera].

Kiedy w naszym gronie zajmujemy się zagadnieniami Odry nie sposób jest oprzeć się refleksjom nad ogólnymi stwierdzeniami i pozwolić sobie przytoczyć niektóre z nich.

Poczesne miejsce badaniach powinna zajmować geografia historyczna, która ukazuje przemiany, jakie przebiegają wokół nas, a dostrzegalne są dopiero po zmianie pokoleń. „... już nigdy, naprawdę nigdy, nie będzie na przykład takiej Odry, jaka płynęła przez śląską ziemię 200 lat



Spław drewna na Wiśle w okolicach Janowca, 1880 r., za "Kłosa" t. 31

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

temu, albo toakich Sudetów, jakie istniały jeszcze 15 lat temu, jeszcze nie tak dawno" [J. Janczak].

Jacques Houlot podkreśla, że cały krajobraz europejski jest dziełem człowieka, a niektóre kompozycje są arcydziełami sztuki. Równocześnie zaznacza, że świadomość wartości jakie niesie ze sobą krajobraz przyszło późno i zawsze była na drugim miejscu ustępując wartościom architektury zabytkowej.

„Przeglądając wyniki badań socjologicznych na temat Odry sprzed kilkunastu lat [stwierdza W. Jacher w 1992 r.], trudno powstrzymać się do smutnej refleksji, że wyniki te są w dalszym ciągu w jakimś stopniu aktualne. Proces ten nawet w pewnym sensie pogłębił się, bo nadal nie są spożytkowane jej przyrodnicze, gospodarcze, żeglugowe, turystyczne i rekreacyjne możliwości. Nadal miasta leżące nad Odrą nie potrafią dostrzec w niej istotnego elementu swojej przestrzeni, lokalnego warsztatu pracy. Dla nadodrzańskich regionów i województw nie jest rów-

nież ta rzeka istotnym elementem rozwoju gospodarczego.”

Omawiane sympozjum zaowocowało wydaniem rocznika „Rzeki. Kultura – cywilizacja – historia”. Jest to tytuł Biblioteki Zespołu Organizatorów Przestrzennego Muzeum Odry. Zgodnie z myślą przewodnią omawianego sympozjum w rocznikach tych publikowali specjaliści z różnych dziedzin. Omawiano zagadnienia techniczne gospodarki wodnej, pisano o zabytkach techniki, architekturze i folklorze nadrzecznym. Zamieszczane były artykuły o innych rzekach Polski oraz Niemiec, Anglii, USA, Kanady, Indii, Chin, Afryki i in. Każdy mógł znaleźć tematykę według swoich zainteresowań. Obecnie rocznik przestał już się ukazywać. Przyczyna prozaiczna – brak środków finansowych.

Od kilku lat na Odrze notuje się bardzo niskie stany wody, które uniemożliwiają żeglugę. Niektórzy upatrują w tym efekt wysyłania źródeł zasilania (finansowego).

Deklaracja programowa

Sygnatariusze „Porozumienia w sprawie wspierania inicjatyw i programów rozwoju gospodarczego Polski w oparciu o walory rzek i morza bałtyckiego”, reprezentujący społeczności z dorzecza Wisły, Odry oraz Pomorza, podczas konferencji zorganizowanej w dniu 7 maja 2004 roku w Krajowej Izbie Gospodarczej w Warszawie, wyrazili głębokie zaniepokojenie narastającym regresem w zakresie wykorzystania rzek i morza bałtyckiego dla rozwoju gospodarczego Polski.

W zarządzaniu gospodarką Polską dominuje kierunek marginalizacji wszelkiej działalności gospodarczej na rzekach oraz morzu bałtyckim.

Przyjęta w 1989 roku i utrzymywana przez kolejne rządy dewiza, że najlepszym „Programem dla rozwoju Polski jest brak programu”, szczególnie dotknęła gospodarkę wodną, gospodarkę morską, żeglugę, przemysł stoczniowy, budownictwo wodne oraz energetykę wodną.

W komisjach sejmowych i resortach odpowiedzialnych za te dziedziny gospodarki, wzrastają wpływy skrajnych postaw ekologicznych, przekładające się na projekty wyłączenia głównych rzek i rejonów nadmorskich z wszelkiej działalności gospodarczej.

W obliczu pogłębiających się trudności budżetowych i wzrastających zaniedbań gospodarczych na morzu i rzekach Polskich, sprawą o fun-

damentalnym znaczeniu dla społeczności dorzecza Wisły, Odry oraz Pomorza, staje się zmiana sposobu zarządzania wszystkimi dziedzinami gospodarki związanymi z morzem i rzekami Polski.

Uczestnicy konferencji uważają za niezbędne:

- powołanie ustanowionej ustawą z dnia 18 lipca 2001 roku Prawo Wodne, Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, odpowiedzialnego za zarządzanie zasobami wodnymi w Polsce,
- sformułowanie Strategii Gospodarki Wodnej Polski, mającej za cel racjonalne wykorzystanie zasobów wodnych dla celów gospodarczych kraju,
- powołanie resortu, który zajmie się gospodarką morską i wodną oraz żeglugową.
Ponadto postulują podjęcie działań w następujących sprawach:
- Programu „Wisła 2020”, którego realizacja wynika z Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 roku, ustalającego generalne kierunki rozwoju dorzecza, a w tym szczególnie programu ochrony przed powodzią.
- Programu „Odra 2006^{*)}”, przyjętego ustawą z dnia 6 lipca 2001 roku w którym zapisano między innymi budowę stopnia wodnego Malczyce i budowę stopnia wodnego Raci-

- bórz. Brak wyraźnego postępu w realizacji programu stwarza ważny aspekt zastoju gospodarczego w rejonie dorzecza Odry.
- Budowy stopnia i zbiornika wodnego w Cieclocinku – Nieszawie, wobec którego Rząd RP przyjął akceptujące stanowisko w 2000 roku, a Sejm RP podjął uchwałę w dniu 22 grudnia 2000 r.
 - Programu rozwoju gospodarki morskiej jako ważnego segmentu Programu Rozwoju Gospodarczego Polski.
 - Rozwoju żeglugi na wodach śródlądowych oraz morskich, uznawanych za najtańszy środek transportu na świecie.

- Rozwoju turystyki w rejonach rzek, jezior oraz morza bałtyckiego w oparciu o jednolity program.
- Wykorzystanie możliwych źródeł rozwoju energetyki wodnej dla rozwoju gospodarczego Polski.

Uczestnicy konferencji uznali ze lista sygnatariuszy Porozumienia jest listą otwartą dla stowarzyszeń, firm oraz instytucji, które będą wspierały inicjatywy, programy i działania zmierzające do rozwoju gospodarczego Polski w oparciu o walory rzek i morza bałtyckiego zgodnie z treścią porozumienia z dnia 4 czerwca 2003 roku.

Warszawa dn. 7 maja 2004 r.

^{*)} Powinno być: „Program dla Odry 2006”

Woda a rozwój miast

Symbioza miasta i rzeki jest zjawiskiem potwierdzonym przez niezliczoną ilość relacji historycznych. Rzeka służy miastu co najmniej jako: dostawca wody pitnej; dostawca wody dla potrzeb gospodarki miejskiej (komunalnej i przemysłowej przede wszystkim); jako droga transportowa. Ale tak samo rzeka służy osadnictwu pozamiejskiemu, rolnictwu. Nawadnianie ziem uprawnych jest często warunkiem istnienia rolnictwa na wielu obszarach. Woda pitna z rzeki służy nie tylko ludziom, lecz i zwierzętom, a zatem należy od niej hodowla bydła. Bez owego zaplecza wiejskiego trudno wyobrazić sobie egzystencje miast.

Miasto zlokalizowane przy jeziorze ma w nim takie samo źródło zaopatrzenia w wodę pitną czy i gospodarczą, natomiast akwen jeziorny może służyć jako droga transportowa, nawet na duże odległości. Przykładem tego może być system północnoamerykański Wielkich Jezior, albo największego na naszej planecie akwenu jeziornego, tradycyjnie zwanego Morzem Kaspijskim.

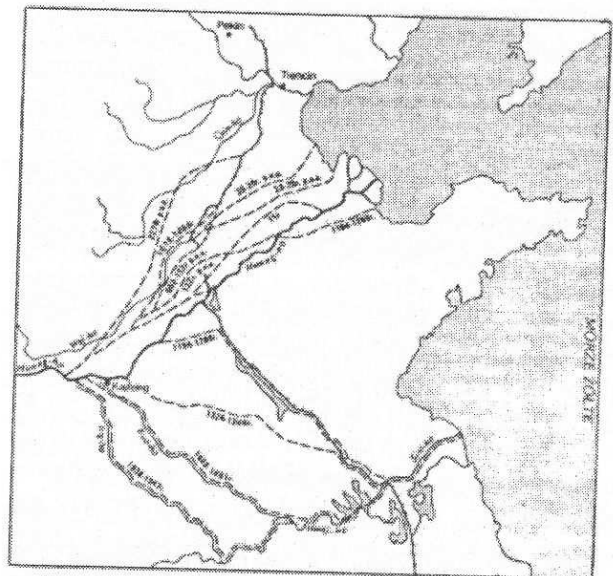
Źródła albo studnie jako punktowe ujęcia wody na obszarach w nią ubogich pełnić mogą wszystkie funkcje rzeki, czy jeziora z wyjątkiem transportowej.

W najdawniejszych cywilizacjach poprzez upadek systemów nawadniających upadało okoliczne rolnictwo. W ślad za tym wędły miasta pozbawione swego rolniczego zaplecza. Na wybranych kilku przykładach można wykazać, że człowiek budował sprawne systemy irygacyjne, ale i człowiek o innej kulturze potrafił je niszczyć.

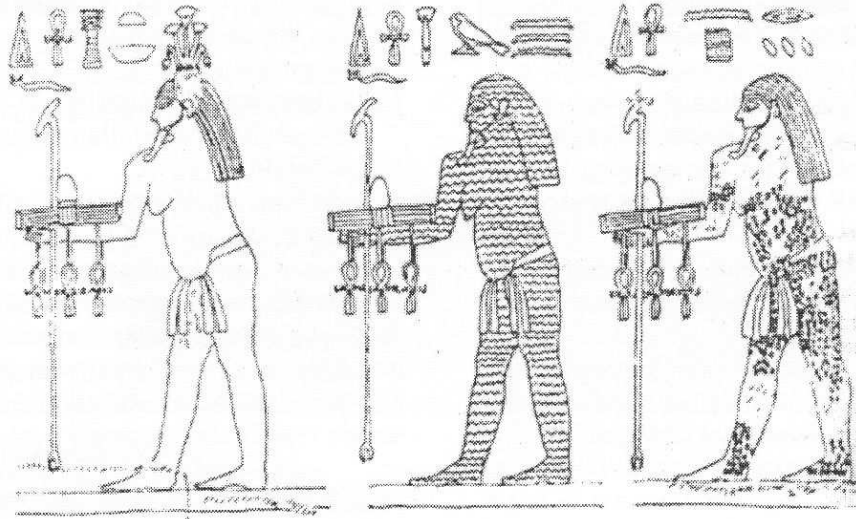
O Egipcie powiadano, że jest „darem Nilu”. Egipcjanie potrafili ten dar wykorzystać. W czasach Starego Państwa (III tys. p.n.e.) późniejsza oaza Fajum była bagnistą depresją z położonym

w jej centrum jeziorem, zasilanym jedynie bardzo rzadkimi deszczami. W czasach Średniego Państwa (początek II tys. p.n.e.) tu gigantyczne prace melioracyjne, a równocześnie przekopano Kanał Józefa (Bahr Jussuf), wprowadzający do jeziora fajumskiego nadmiar wód nilowych w okresie wezbrań. Najazd koczowniczych Hyksosów i ich półtora wieku trwające władanie Egipcie (1730–1580 p.n.e.) to okres zaniedbań w funkcjonowaniu systemów irygacyjnych, w szczególności Fajum. Po wypędzeniu Hyksosów egipskie Nowe Państwo (do 1085 r. p.n.e.) znowu doprowadziło systemy irygacyjne do rozkwitu.

Pierwsze dane, dotyczące populacji i arealu pól w Egipcie pochodzą dopiero z czasów rzymskich. Wiadomo, że za rządów cesarza Augusta (63 r. p.n.e.–14 n.e.) Górny Egipt obejmował



Zmiany biegu rzeki Huang-ho po roku 2300 p.n.e. (wg Powozarechnego Atlasu Świata PPWK). (Źródło: E. Czajka „Rzeki kuli ziemskiej”)



Bóstwa Nilu, czyli personifikacja różnych aspektów obfitości (za: E. Hornung, *Jeden czy wielu*, Warszawa 1991)

884 600 ha, Delta 1 402 600 ha, a Fajum 123 300 ha ziem uprawnych. Ludności w tym czasie około 7 milionów. Egipt żywił wówczas nie tylko własnych mieszkańców, ale stanowił także spichlerz dla Rzymu, a pszenica stała się artykułem eksportowym. Przykład Fajum jest wynikiem jednego tylko przemyślanego zamierzenia, usprawniającego system korzystania z wód Nilu dla rolnictwa egipskiego.

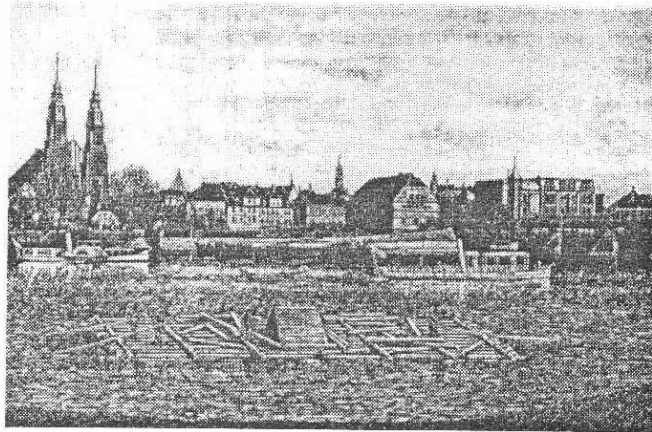
Około roku 1600 p.n.e. aryjscy najeźdźcy przez przełęcz Hindukuszu wdarli się do Indii i zniszczyli rodzimą staroindyjską cywilizację w dorzeczu Indusu. Tamtejszy system irygacyjny oraz liczne miasta staroindyjskie nie były im potrzebne. Ruiny tych miast, noszące ślady nagłej ich zagłady odkopywane są od początku XX w. W wieku XIII n.e. podobna katastrofa spadła na systemy irygacyjne Azji Środkowej w dorzeczach Amu-darii i Syr-darii. Tym razem sprawcami byli mongolscy koczownicy pod wodzą samego Dżingis-chana, który podbił Chorezm nad Amu-darią w 1220 r. Następnie w 1256 r. chan Hulagu wchodząc do Mezopotamii zdobył Bagdad nad Tygrysem zniszczył system nawodnień w dorzeczach Eufratu i Tygrysu. Zniszczone wówczas systemy irygacyjne na poddanych najazdom obszarach nie zostały w pełni odbudowane po dzień dzisiejszy.

Czy można powiedzieć, że ludy koczownicze przywracały naturze obszary, które człowiek przekształcił dla potrzeb wyżywienia? Na pewno nie. Oni tylko starali się zdobyć łup, bo w życiu wędrownym trwałe i skomplikowane urządzenia nigdy nie były im potrzebne. Te długotrwałe zmagania dopiero niedawno zakończyły się ostatecznie okiełznaniem i osadzeniem w miejscu resztek koczowników, przez społeczności osiadłe.

Rzeki poprzez erozję, akumulację wleczonego rumowiska, czy nagłą zmianę koryta wpływają na rozwój lub upadek aglomeracji miejskich, a nawet całych społeczeństw. „Miasta porzucone przez rzeki – rzeki porzucone przez miasta” – tak przedstawia swoją teorię prof. Andrzej Piskozub z Uniwersytetu Gdańskiego. (W niniejszym temacie korzystano obficie z prac profesora). Wyżej podane przykłady zliczyć można do „porzucenia rzek przez miasta” w wyniku nieodpowiedzialnego działania ludzi z innej kultury hydraulicznej.

Prawdziwie natomiast „miasta porzucone przez rzeki” odkryto na trasie słynnego Jedwabnego Szlaku, w basenie rzeki Tarym w obszarze pustyni Takla Maken. Odkrywcą ich był Sven Hedin (1865–1952), który od 1865 r. do śmierci poświęcił się rozszyfrowywaniu pustyni środkowoazjatyckich. Odnalazł na pustyni zasypane miasta i zupełnie nowe wielkie formy. Stwierdził stale zmieniających się obrazów powierzchni gruntu na skutek przesuwania się rzeki Loch Nor w granicach swego obszaru pustynnego.

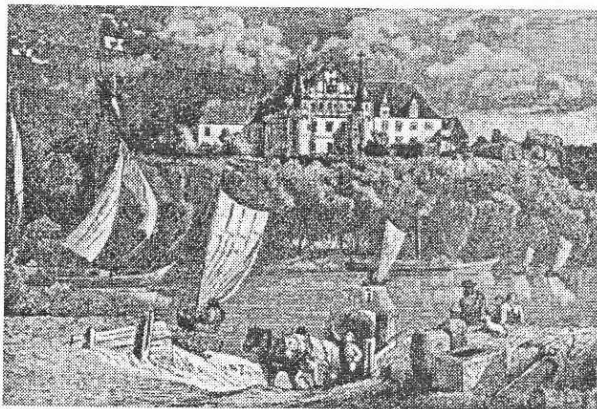
Degradację miast i rozkwit innych obserwuje się w Chinach na przykładzie zmian koryta rzeki Huang-ho. Największa rzeka Niziny Chińskiej jest zarazem jej twórcą i przekleństwem. Wśród wielkich rzek na świecie, ujściowy odcinek Huang-ho podlegał największym przemieszczeniom. Już w czasach historycznych opuszczała tu ona swoje koryto i wytwarzała całkowicie nowe. Według wiarygodnych przekazów, w dwuipółtysiącletniej historii rzeka zmieniała radykalnie swoje koryto dziesięć razy. Uchodząc do Morza Żółtego na północ lub na południe od Półwyspu Szantuńskiego zakreśliła odległość 700 km.



Na Odrze w Opolu pod koniec XIX w.
(za: F. Sommer, *Schlesien, Breslau*)

Katastrofalne następstwa miało przerwanie wału powyżej Kejfengu w roku 1887 r. Jest to miasto położone dokładnie w stożku zmian koryta rzeki. Wówczas to na odcinku prawie 800 km Huang-ho utworzyła nowe koryto. Tym razem dotarła wyjątkowo daleko na południe. Przecięła Huaj-ho i połączyła się z Jang-cy, z którą wspólnie przez jakiś czas uchodziła do morza. Po usunięciu wyrwy w wale udało się zmusić rzekę do powrotu do północnego koryta, które jest wykorzystywane do dzisiaj. Zmiana koryta w 1887 r. spowodowała zalanie obszaru o powierzchni 22 000 km². Utonęło wówczas na tej gęsto zaludnionej nizinie ponad milion ludzi. Straty materialne były nie do oszacowania. Nie tylko dlatego, że pola uprawne i domostwa zostały w większości zniszczone i pogrzebane pod namułami – w obszarach opuszczonych przez rzekę zabrakło wody, którą przez gęstą sieć kanałów nawadniano pola.

Kejfeng pozostało wierne rzece, w różne strony od tej rzeki się oddalając. Dno Huang-ho znajduje się tu 5 m ponad otaczającą nizinę. Warto tu nadmienić, że zwierciadło wody Wisły przed



Przystań odrzańska w Siedlisku, km 420,
koniec XIX w., (za: F. Schroler, *Schlesien, Glogau*)

ujściem Szkarpawy jest wzniesione nad poziom terenu Żuław Malborskich ponad 4 m.

Konsekwencję zmian, choć nie w znaczeniu tragedii ponoszą miasta nad Zatoką Meksykańską. Przykładem jest rzeka Missisipi zmieniająca często swoje ujście. Miasta takie jak Vicksburg, Osceoli, St. Genevieve i inne leżące niegdyś nad rzeką znajdują się z dala od niej. Między tymi miastami a Missisipi powstały piaszczyste pola i lasy.

Bywają przypadki, że miasta lokalizowane są z dala od rzek. Przyglądając się hydrograficznej mapie Polski stwierdzamy, że Łódź i Katowice są tego przykładem. Wyrosły one dokładnie na wododziale Odry i Wisły, a więc zupełnie inaczej niż wszystkie dawniejsze ośrodki miejskie ziem polskich.

Lokalizacja Łodzi w byłym zaborze rosyjskim podyktowana była bliskością granicy zaboru pruskiego, spoza której sprowadzano fachowców od przemysłu włókienniczego. Założyciele przemysłu włókienniczego w Łodzi byli zdania, że tamtejsza mała rzeczka Łódka zapewni dostateczną ilość wody dla potrzeb miasta i jego przemysłu. Po upływie zaledwie stulecia bardzo wiele się zmieniło. Rozwój przemysłu i doskonalenie procesów produkcji następował ze wzrostem zużycia wody. Doprowadziło to do wyczerpania wód powierzchniowych, ale co gorsza, sięganie do podziemnych warstw wodonośnych spowodowało obniżenie wód gruntowych. Wybudowano więc w 1955 r. rurociąg długości 48 km, który spod Tomaszowa Mazowieckiego doprowadza wodę do Łodzi, a następnie drugi. W następnej kolejności pozostała już tylko budowa zbiornika retencyjnego.

Katowice wyrosły na Górnym Śląsku. Lokalizację, urbanistycznie zrośniętą w jedną całość wielkomiejską, aglomeracji górnośląskiej wyznaczało bogactwo naturalne tego obszaru – węgiel

kamienny. Rawa, dopływ Brynicy, która uchodzi do Czarnej Przemszy, stały się ściekami przetwórstwa węgla, odprowadzalniami wód dołowych oraz towarzyszącego przemysłu. Wodę ko-

munalną i przemysłową trzeba sprowadzać z dalekich ujęć i zbiorników wodnych.

A transport wodny? Z żalem należy przyznać, że w Polsce staje się on reliktem dawnej żeglugi śródlądowej.

Jerzy Czech

Nowe książki

W nr 3 Biuletynu informowaliśmy o ukazaniu się książki J. Kulczyka i J. Wintera książki „Śródlądowy transport wodny”. Dziś pragniemy przedstawić dwie książki, które niewątpliwie mogą zainteresować naszych Członków i rzesze związane z żeglugą i gospodarką wodną.

1. Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej rozpoczyna sprzedaż nowo wydanej książki Emila Pacześniaka i Zbigniewa Szlinga „Odwadnianie budowli komunikacyjnych”. Zawiera ona podstawowe informacje z zakresu hydrologii, hydrauliki i ruchu wód gruntowych oraz sposoby odwadniania budowli inżynierskich takich jak: ulice, drogi i autostrady, linie kolejowe i obiekty kolejowe, lotniska, tunele, przejścia podziemne i. in. Omawia również zastosowanie do tych robót nowych materiałów jak:

geowłóknina, bentomaty, bentonity, tworzywa sztuczne itp. oraz nowe technologie.

2. Wydawnictwo SILESIA s.c. wypuściła na rynek „Słownik nazewnictwa krajoznawczego, polsko-niemiecki i niemiecko-polski”. Autorami są Marek J. Battek i Joanna Szczepankiewicz. Jest to już VI wydanie słownika. Obejmuje on obszar, który do 1945 r. należał do Niemiec, a obecnie należy do Polski. Słownik zawiera nazwy większych miast, a w obrębie ich nazwy dzielnic, osiedli, ulic, placów i mostów. Dalej inne miasta i miejscowości, nazwy rzek i nazwy geograficzne. Jakże często zastanawiamy się nad napotkaną nazwą niemiecką, szukając odpowiednika polskiego i odwrotnie. Słownik może więc być przydatny dla żeglucowców, pracowników administracji wodnej i wszystkich, którzy interesują się geografiami, bądź tylko turystyką.

Żegluga pasażerska, turystyczna i sporty wodne

Rzeki stanowią ważny przedmiot zainteresowań turystycznych. Przydatność rzek dla turystyki powinna być rozpatrywana być rozpatrywana z punktu widzenia turystyki wypoczynkowej, krajoznawczej i specjalistycznej (kwalifikowanej). Wykorzystanie turystyczne rzek dotyczy zarówno turystyki krótkookresowej, świątecznej, jak i długookresowej, urlopowo-wakacyjnej.

W mieście położonym nad dużą rzeką, odwiedzanym przez turystów, w tym w znacznej mierze zagranicznych, pożądane jest przyjęcie nowej taktyki uatrakcyjnienia ich pobytu. Działanie takie powinno polegać m.in. na zachęceniu do zwiedzania miasta od strony wody. Warto również pokazać mieszkańcom miasta atrakcyjności spędzania wolnych chwil na wodzie. Umożliwiać i zachęcać do korzystania ze sportów wodnych i turystyki wodnej.

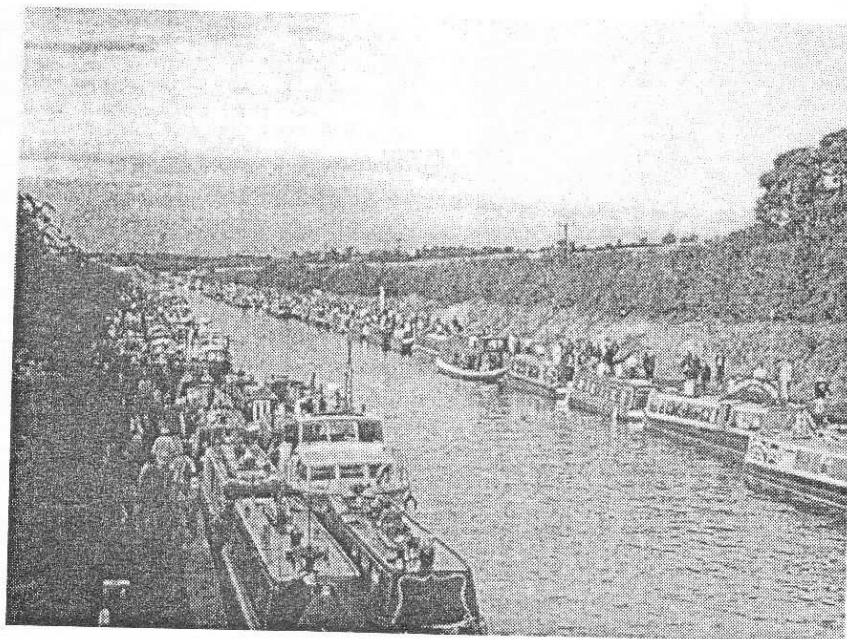
Uwarunkowania w funkcjonowaniu przystani

Współczesna przystań poza odpowiednimi punktami cumowniczymi i bezpiecznymi ciągami ład–statek–ład musi być wyposażona w odpowiednią infrastrukturę. Do tego wyposażenia zalicza się:

1. Oświetlenie terenu,
2. Możliwość poboru energii elektrycznej do oświetlenia wnętrza statku i ładowania akumulatorów.
3. Możliwość poboru wody pitnej na statek.
4. W zgodzie z narastającymi wymogami powinien być zainstalowany bezpieczny zjazd dla wózków inwalidzkich.
5. Dogodny dojazd autokarów.
6. Parking dla autokarów i samochodów osobowych.

Nie wszystkie te warunki muszą być spełnione dla wszystkich przystani. Przykładowo we Wrocławiu istnieje możliwość budowy (zainstalowania) kilkunastu przystani. Można by je podzielić na kategorie, z których np. I kategorię stanowiłyby przystanie takie jak Zwierzyniecka czy Hala Targowa, a II kategorię przystanie mniejsze, usytuowane z dala od centrum miasta, bądź przystanie tymczasowe, instalowane okazjonalnie.

Osobnym zagadnieniem jest odbiór śmieci i wód socjalno-bytowych, zużytych olejów, może nawet pobór wody pitnej. Nie sposób oczekiwać, aby każda przystań spełniała te warunki. Takie



Jeden z licznych w Anglii zlotów entuzjastów żeglugi łodziami spacerowymi (fot. M. Clarke)

zadanie-usługę mógłby przejąć jeden centralny punkt dla całego węzła wodnego.

Podobne, ale bardziej rozszerzone wymogi stawiane są w odniesieniu do turystyki wodnej. Powszechnie nazywane niezbyt szczęśliwie „marinami” – porty turystyczno-sportowe, czyli dawniej określane stanicami wodnymi, poza wymienionym wyposażeniem powinny zapewniać jednostkom cumującym:

1. Możliwie szeroki zakres usług technicznych – mechanicznych, elektrycznych, szutniczych, malarskich, zaopatrzenie w osprzęt żeglarski itp.

2. Szeroka oferta usług turystycznych – hotelik, gastronomia, sklepy, zaopatrzenie w napoje i żywność.

3. Możliwe wodowanie i wyciąganie na ląd jednostek z pochylni lub rampy na ląd przy zastosowaniu wózków (przyczep) podłodziowych.

Takie porty-stanice muszą już jednak posiadać zdolność odbioru śmieci i wód socjalno-bytowych, zużytych olejów oraz wydawanie wody pitnej.

Artykuł 34 Prawa Wodnego głosi, że każdemu przysługuje prawo do powszechnego korzystania ze śródlądowych powierzchniowych wód



Przejażdżka po kanale Leeds-Liverpool (fot. M. Clarke)



Przejażdżka łódką po Odrze ok. 1948 r.
Dobrzeń km 163 (fot. archiwum)

Odplynęło z wielką falą odrzańską...

Chrońmy nasze dobro w wodzie

*Mówiła ryba do raka,
że ma w dupie takiego rybaka.*

«Służba liniowa» – tak w nomenklaturze dawnych zarządów wodnych nazywano pracowników, do obowiązków których należało utrzymanie szlaku żeglownego, tj. sondowanie, trałowanie, ustawianie znaków żeglugowych itp. Dużym znaczeniem miała kontrola nad rybołówstwem. Każdy pracownik otrzymywał legitymację upoważniającą do kontrolowania wędkarzy, którą wystawiał Zarząd Okręgu Polski Związek Wędkarski. Posiadacz legitymacji otrzymywał 10% dodatku do niezbyt wysokiej pensji.

Nadzorcy dróg wodnych przedkładali co miesiąc do dyrekcji sprawozdanie z utrzymania szlaku żeglownego. Był to niewielki druczek, a pozycja bodajże 12 określała: sprawozdanie z kontroli nad ochroną rybołówstwa. Kierownik nadzoru wodnego Wrocław-Śródmieście Franciszek Makowiecki w sprawozdaniu za miesiąc czerwiec 1965 r. zapisał: „Dokonano dwu zorganizowanych kontroli w składzie 3 ludzi bez udziału MO. Spotykano na brzegach kilku ludzi, znanych już wędkarzy, którzy uparcie siedzą nad wodą (mówią, że to z przyzwyczajenia) choć połowu przy nich nie widać.”

publicznych, w tym do wypoczynku, uprawiania turystyki i sportów wodnych. Władze lokalne powinny wykonać krok w kierunku udostępniania wód dla mieszkańców miasta czy regionu.

Nad Odrze dwa miasta posiadają doskonałe warunki do podjęcia tych działań, jednak zagrożenia te dotychczas były traktowane marginalnie. Jest to Wrocław i Opole. Jak więc te zagrożenia są traktowane w tych miastach?

To temat bardzo szeroki, który niestety nie ma historii. Po prostu, przez ostatnie 50 lat robiło się w tym zakresie mało, to znaczy prawie nic.

Marian Kosicki

Dziś nad brzegami Odry, kanałów wrocławskich spotyka się mnóstwo wędkarzy. I widać przy nich niezły połów. Jest to objaw poprawy czystości wody w Odrze.

Wystawianie legitymacji do kontroli nad rybołówstwem stanowiło niezmienny od lat ceremoniał. Na druczkach legitymacji wpisywane były nazwiska pracowników OZW. A było ich zwykle ok. 100. W umówionym dniu przychodziło się do PZW, gdzie osobiście przyjmował dyr. Karol Rypień. Należało się nastawić, że załatwianie formalności podpisów będzie trwało mniej więcej od godz. 10 do godz. 15. Dyrektor podpisując co jakiś czas przerywał czynności i oddawał się wspomnieniom o taaaakiej rybie. Wracając do podpisywania miał często uwagi do niektórych ludzi, ponieważ wielu z nich znał osobiście. W pewnej chwili zerwał się ze swojego fotela.

– Co, Szabla?! Przecież ten kierownik stopnia Janowice jest największym kłusownikiem w województwie. On zakłada siatki poniżej przepławek i wylotów turbin elektrowni wodnej. Hm, hm... Ale przynajmniej pilnuje by inni nie zakładali.

I podpisał.

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 nadbor@pwr.wroc.pl; <http://www.nadbor.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. – Stocznice Wrocław i Malczyce