

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn Nr 17

Rok III

Styczeń 2005 r.

Czy ten Nowy Rok 2005 będzie nowy ?

Jak zawsze nadejście Nowego Roku witamy w oczekiwaniu zmian, które przyniosą nam nadchodzące dni. Chcemy mieć dużo szczęścia i pomyślności w życiu osobistym i zawodowym. Składamy sobie solenne obietnice poprawy, których oczywiście nie dotrzymujemy ze względu na wrodzone lenistwo i niechęć do zmian, które burzą nasz wygodny ustalony porządek. Bo taka jest natura ludzka – po prostu ułomna.

Redakcja jednak wierzy w dobro, które tkwi w każdym z nas. Składamy więc życzenia Członkom Bractwa Mokrego Pokładu i naszym sympatykom, aby nie tracili nadziei na poprawę losu i wytrwali w nieustających działaniach na rzecz branży żeglugowej. Kłaniamy się nisko naszym mecenasom.

Oby nadchodzący Nowy Rok był nie tylko nowy, ale i dobry.

Mecenas Fundacji Otwartego Muzeum Techniki w roku 2004

W roku 2004 Fundacja utrzymywała zabytkowy holownik parowy „Nadbór” i dźwig pływający „Wróblin”, z pomocą szczecińskiej stoczni PORTA ODRĄ przeprowadziła wymianę poszycia dna i konserwację kadłuba barki towarowej „Ż-2107”. 6 grudnia barka przybyła do Wrocławia, a transport wykonały pchacze szczecińskiego TRANSBODE. Flotylla Fundacji już dzisiaj stanowi największą kolekcję zabytkowego taboru śródlądowego Europy środkowej, a dzięki jej mecenasom pełni rozliczne role oświatowe i edukacyjne, stanowiąc zarazem płaszczyznę działania i Bractwa Mokrego Pokładu i Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego PWr. „Ochrony zabytków techniki HP Nadbór”.

Ze znaczącym udziałem Zakładu Elektrotechnicznego Anny Łuźnej kontynuowano, podjętą w 2003 r., adaptację parowozowni dzierzoniowskich (o pow. użytkowej 1800 m²) do roli centrum przestrzennego Sowiogórskiego Muzeum Techniki. Marek Powierza i grupa

jego przyjaciół postawili do dyspozycji tegoż Muzeum zabytkowy folwark w Bielawie, którego powierzchnia zabudowy obiektów sięga 4000 m². Dzięki ich zaangażowaniu i pomocy studentów PWr. w oborze stworzono ekspozycje 12 zabytkowych samochodów, a w spichlerzu stała wystawa dzieł kultury materialnej Gór Sowich (narzędzi i maszyn rolniczych, sprzętów gospodarstwa domowego, mebli). Sowiogórskie Muzeum Techniki objęło również XIV-wieczną kopalnię rud ołowiu i srebra „Silberloch” w Walimiu, którą w sierpniu udostępniło dla ruchu turystycznego, dzięki pomocy Nadleśnictwa Wałbrzych i zaangażowaniu wolontariusza Fundacji Bogdana Rosickiego z Walimia, który własnymi siłami zbudował na rzecz Fundacji infrastrukturę parkingową i dróg dojazdu do sztolni.

Aktywna ochrona tych dzieł kultury technicznej wiele zawdzięcza wolontariuszom Fundacji, w pierwszym rzędzie Grzegorzowi i Janowi Łuźnym, Renacie Madziarce, Markowi

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

Powierzy, Bogdanowi Rosickiemu, Marcinowi Kmieciakowi, Romanowi Kuterze, Edwardowi Śląskiemu, Annie Broniewskiej, Mieczysławowi Balcerkiewiczowi, Andrzejowi Wilkowi, Łukaszowi Bujonkowi, Łukaszowi Buchli, Tadeuszowi Kłodowskiemu, Tomaszowi Będa, Ewie Machalskiej, Markowi Battkowi, Tomaszowi Dąbrowskiemu, Maciejowi Głowackiemu, Stanisławowi Błasiakowi i Stanisławowi Babiarzowi, Łukaszowi Bieleckiemu, Agnieszce Czadernie, Magdalenie Serwatka, Pawłowi Wręczyckiemu, Tomaszowi Śnieżkowi, Janowi Żyszkowskiemu, Irenie i Jerzemu Wittek, Henrykowi Pacha, społecznym radcom prawnym Fundacji Joannie Majewicz i Joannie Januszewskiej, ale ich praca nie owocowałaby takimi efektami, podobnie jak dzieło odbudowy i utrzymania zabytkowych jednostek pływających gdyby nie pomoc wielu mecenasów, którzy nie szczędzili pomocy materiałowej i finansowej, umożliwiającą również prowadzenie wielu przedsięwzięć Fundacji, na polu studiów i badań naukowych, upowszechniania idei ochrony dziedzictwa kultury narodowej Polski, turystyki industrialnej, oświaty, edukacji i muzealnictwa technicznego. Wskażemy tutaj tylko niektórych, ale dziękując im za pomoc dziękujemy wszystkim, licząc, że stać będą przy nas i w latach następnych, czerpiąc satysfakcję z ratowania pomników kultury technicznej i przemysłowej Polski.

Dziękujemy samorządom i władzom miejskim Wrocławia, Dzierżoniowa, Świdnicy i Żarowa, współpraca z którymi umożliwiła utrzymanie dźwigu pływającego „Wróblin” i promocję idei ekspozycji relikwów najstarszego na kontynencie mostu żeliwnego w Łażanach (1796), organizację Sowiogórskiego Festiwalu Techniki i wprowadzenie ruchu drezyn na historycznej linii kolejowej „Bystrzyckiej”.

Stale towarzyszy nam pomoc i życzliwość ze strony zarządów 3M Poland, wrocławskiej Castoramy, Świdnickiej Fabryki Pomp, Polskiego Rejestru Statków SA, Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, Portu Lotniczego Wrocław SA, PZL Hydral SA, Hutmen SA, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, Navicentrum Sp. z o.o., EnergoProm – Koncernu Energetycznego we Wrocławiu, Ahold Polska Sp. z o.o., Politechniki Wrocławskiej, MOSTMAR Sp. z o.o. w Zarzeczcu, Funduszu Regionu Wałbrzyskiego, Polifarb SA, SIKA Sp. z o.o., właścicieli Wodkan Sp. z o.o.,

właściciela tak mocno wpisanego w krajobraz Wrocławia dawnego browaru „Piast”, stoczni MALBO Sp. z o.o., Odratrans SA, Hydroprojekt Sp. z o.o., Biura Studiów i Dokumentacji Zabytków Techniki S. Januszewski, Mosty Sp. z o.o. Jana Biliszczuka, Topwood Polska, 3 Korpusu Obrony Powietrznej, XIV Liceum Ogólnokształcącego we Wrocławiu, Kopalni Surowców Skalnych w Bartnicy, Dolnośląskich Zakładów Gazownictwa Sp. z o.o. we Wrocławiu i ich oddziałów w Wałbrzychu i Dzierżoniowie, TIL Sp. z o.o. w Sosnowcu, Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Dzierżoniowie, Górażdże Cement SA. Oddział Wałbrzych, Zakładu Energetyki Kolejowej w Wałbrzychu, Spółdzielni Inwalidów Elektromet w Dzierżoniowie, Lagrange Fael w Ząbkowicach Śląskich, Komendy Straży Pożarnej w Dzierżoniowie, IMPEL SA w Dzierżoniowie, Przedsiębiorstwu Oczyszczania Komunalnego w Dzierżoniowie, Usługom Dźwigowym Tomasza Walaszczuka w Dzierżoniowie, Hurtowni Materiałów Budowlanych ERA w Dzierżoniowie, AscoPol Sp.z.o.o. we Wrocławiu, Dyrekcji Okręgu Poczty Polskiej we Wrocławiu, Wrocławskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, firm Dietrich, Rothe, Korado, Umet, którym zawdzięczamy system centralnego ogrzewania DP „Wróblin”, Hotelowi Delta Inn w Dzierżoniowie.

Lista to niepełna, brzmi sucho, ale ileż kryje się za nią emocji i przyjaźni. Kryje ludzi, którym bliskie są zadania Fundacji. Wiele zawdzięczamy życzliwości Józefa Gruszki, Zbigniewa Jarzębowski, Andrzeja Soleckiego, Marka Pioruna, Marka Pigantego, Edwarda Marcinkowa, Marka Powierzy, Stefana Bartosiewicza, Jagody Jastrzębskiej, Jana Biliszczuka, Ludwika Mularczyka, Zofii Mirek, Waldemara Skórskiego, Krzysztofa Tokarskiego, Antoniego Chojcana czy Marii Leśniak. Znaleźliśmy przyjaciół i poza granicami kraju, którzy skutecznie Fundację promują. To Elżbieta i Igor Igorowicz Sikorski oraz Piotr Kumelowski w USA, Mike Clarke w Wielkiej Brytanii, Vadim Mikheev w Rosji, Jan Palas, Milosz Zarybničky i Zdenek Rasl w Czechach, Eusebi Casanelles i Rahola w Hiszpanii.

Z Nowym Rokiem życzymy naszym Mecenasom Wszystkiego Najlepszego i radości – z dzieła którego są Twórcami. Chcielibyśmy by pokłady naszych statków bezustannie oddawały Im honory.

Redakcja Biuletynu „Prosto z pokładu”

Barka Ż-2107 już we Wrocławiu

Późnym wieczorem, w piątek 3 grudnia, dotarliśmy do służy Bartoszowice, by powitać barękę po długim rejsie spowitą mgłami Odrą. Na brzeże stoczni Porta Odra w Szczecinie opuściła tydzień wcześniej, sobotnim rankiem 28 listopada. „Bizon” kpt. Jana Sowy ze szczecińskiego „Transbode” dostarczył ją nocą ze środy na czwartek 1/2 grudnia do Malczyc. Nie obyło się bez przygód, na wysokości Hohensaaten przedziały rufowe znalazły się pod wodą – wszystkiemu winien był niezabezpieczony przez stocznię odpływ od umywalki. Skończyło się nieplanowanym nocnym postojem i wielogodzinnym pompowaniem. Ale załoga sama była sobie winna. Wiedząc, że pod Krosnem Odrzańskim głębokość Odry nie przekracza 60 cm chciała zabezpieczyć sobie wystarczającą do przepłynięcia rezerwę wody. Jakby nie wiedziała, że nad pomyślnością przeprawy czuwa we Wrocławiu inż. Janusz Bogucki, tu i tam dolewający wody do rzeki. Koniec końców nasz zbiornik balastowy opróżniono i zaczęliśmy ciepłej myśleć o załodze szczecińskiej stoczni. Tym ciepłej im bliżej było do Malczyc i Wrocławia – żadnych przecieków.

„Bizon” podszedł w Malczycach do kadłuba statku dla Holandii powstałego w stoczni Malbo i podjął drogę powrotną do Szczecina, rzucając się w pościg za falą wody, zrzuconą do Odry, jakby nie było, wyłącznie dla barki. W piątek jego rolę przejął „Koziorożec” pod kpt. Janem Czyżem. Inż. Bogucki podlał tycki, tycki wody ze stopnia w Brzegu Dolnym. My zaś zyskaliśmy okazję powitania zestawu w Bartoszowicach. Komitet powitalny był zupełnie

okazały, z Prezesem Bractwa Mokrego Pokładu – Panem Zbigniewem Priebe, kpt. *Wróblina* – Mieczysławem Balcerkiewiczem, Anią Broniewską. Dopisali studenci. Z sekretarzem przybył prezes Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego PWr „Ochrony Zabytków Techniki HP Nadbór”, student IV roku Wydziału Elektroniki – Tadeusz Kłodowski. Pojawiła się grupa 6 architektów z Pracowni Architektonicznej Fundacji, ale w ciemnościach odnalazła się dopiero na służce Opatowice. Tam dopłynęliśmy z Bartoszowic, a nie mogąc w ciemnościach odnaleźć kluczy do wrót służy, zestaw stanął na nocny odpoczynek.

W sobotę o ósmej ruszyliśmy do górnego awanportu służy „Szczytniki”, było widno i ludno, a zestaw szedł jak burza. Barka stanęła na cumach przy *Wróblinie* i *Nadborze*. 6 grudnia „Mikołaje” wzięli się do robót porządkowych pokładu. Przebrani za studentów Politechniki Wrocławskiej przez dwa dni zamiatali i sprząтали, to i owo demontowali, pili herbatę i cieszyli się, że tyle złomu, taki front robót. Doglądał ich kpt. Balcerkiewicz, a gdy poszli ruszył z młotkiem na dziób, tu poskrobać tam odbić, a może jutro zaświeci wiosenne słońce i będzie można tu i tam pomalować.

W niedzielę okiem konstruktora ocenił barękę Wojciech Śladkowski, w poniedziałek Agnieszka Czaderna i Paweł Wręczycki, studenci architektury, autorzy projektu rewitalizacji barki, czerpiąc z jego wskazówek podjęli korekty wstępnej koncepcji. W ciągu kilku dni przeprowadziliśmy kilka ważnych rozmów, ważących na toku podejmowanych prac. A to trzeba zdo-



Kpt. Jan Czyż z załogą Koziorożca cumuje naszą barękę



W przekopie bartoszowickim



W służbie opatowickiej



Pierwsze porządki

być 46 iluminatorów dla doświetlenia ładowni – przyszłych powierzchni ekspozycyjnych, konferencyjnych, wykładowych a to farbę podkładową, deski podłogowe, listwy, ubrania robocze, a tu i ówdzie pospawać... A może trafi się inwestor, który wzbogaciłby nasz projekt o kawiarenkę czy też pracownię w ładowni, a może ktoś zechce wypiąskować nam blaszane fordeki. Tematów morze, ale i Bractwo Morskiego Pokładu pełne zapachu. I chociaż wiszą nad nami faktury Porty Odry za roboty stoczniowe, to chwała Bogu, Prezes stoczni Waldemar Tatarynowicz sprawia wrażenie cierpliwego,



Projekt zagospodarowania części wnętrza barki

go, a my swoje wiemy – razem ze studentami i Bractwem skazani jesteśmy na sukces. Zapraszamy na pokład.

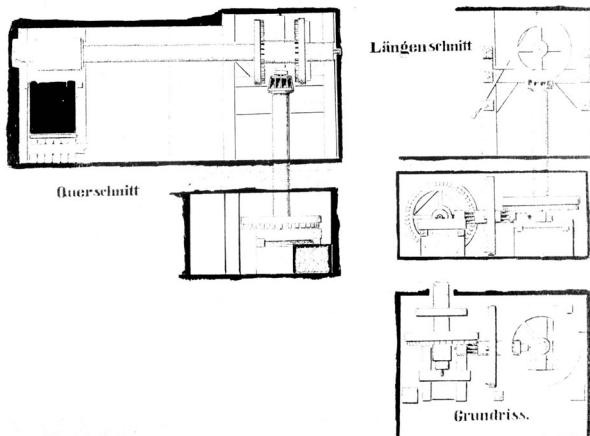
Stanisław Januszewski

Magiel i młyn wodny z XVIII w. w Walimiu

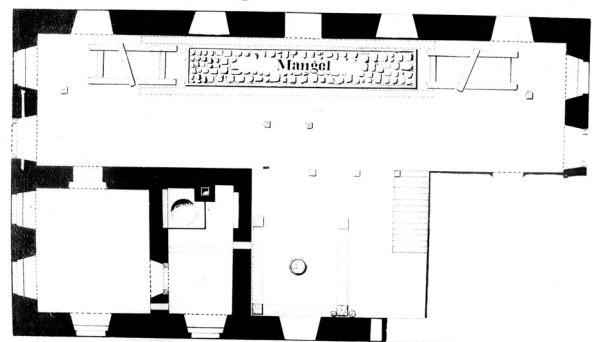
Wypadki polityczne, jakie miały miejsce na Śląsku w 2 poł. XVIII wieku i przejście tego regionu pod panowanie pruskie po 1740 roku w wyniku tzw. wojen śląskich, pociągnęło za

sobą gruntowną zmianę dotychczasowej sytuacji gospodarczej mieszkańców Walimia.

W latach 1753–1757 ówczesny dziedzic Walimia Heinrich Wilhelm von Zedlitz zbudował magiel i młyn wodny napędzany kołem wodnym, ze skomplikowanym systemem drewnia-



Rozwiązanie przenoszenia napędu; stan z 1930 r. Muzeum Okręgowe w Wałbrzychu



Rzut pierwszej kondygnacji z wyposażeniem; stan z 1930 r. Muzeum Okręgowe w Wałbrzychu



Magiel wodny – widok od strony południowej, 1930 r.
Muzeum Okręgowe w Wałbrzychu

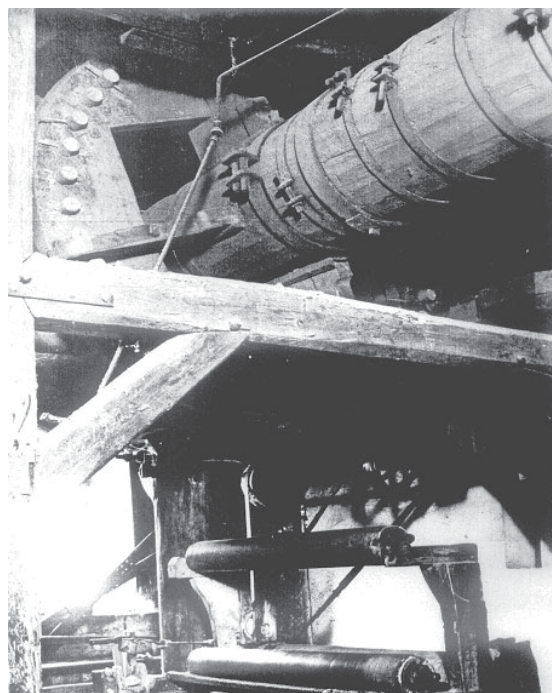
nych przekładni zębatych. Budowa pochłonęła sumę 2581 talarów.

Na parterze zainstalowano ogromny magiel skrzyniowy przeznaczony do uszlachtowania skupowanych od okolicznych chałupników płócien. Piętro przeznaczono na cele mieszkalne.

Ciekawostką jest, że w owym maglu, najprawdopodobniej w okresie wojen śląskich, nocował Fryderyk II. Na pamiątkę pobytu wygrawerował on sygnetem własny podpis na szybie. Co stało się z ową szybą, nie wiadomo.

Właściciele budynku często się zmieniali. Na początku XIX w. magiel przejął von Tschirschky, a już w 1826 roku eksploatował go jeden z największych miejscowych kupców Ernst Christian Schneider. Wiadomo, że w 1848 roku zamieszkiwał go kupiec Wilhelm Böer. Jego spadkobiercy posiadali magiel do lat międzywojennych.

Na początku XX wieku do budynku dobudowano od południa pomieszczenie gospodarcze; obecnie warsztat samochodowy.



System napędowy magla wodnego; 1930 r.
Muzeum Okręgowe w Wałbrzychu

W 1930 roku całkowicie zdemontowano urządzenia magla wodnego i na jego miejsce zainstalowano magiel elektryczny. Pozostałe pomieszczenia zaadaptowano na cele mieszkalne.

Po II wojnie światowej magiel był własnością Gminnej Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” w Walimiu. Budynek nadal sprawował swoją funkcję jako magiel elektryczny. Pozostałe pomieszczenia wykorzystywano jako sklepik i salon fryzjerski. Na piętrze znajdowały się pomieszczenia mieszkalne.

Od 2001 r., kiedy budynek został nabyty przez nowego właściciela, prowadzone są tutaj roboty budowlane. Miejmy nadzieję, że budynek odzyska dawną świetność i będzie pełnił funkcję usługowo- edukacyjną.

Renata Madziara, SMT

Stopień Wodny Szczytniki

Cz. II. Jaz

Jaz Szczytnicki powstał prawdopodobnie w konstrukcji kaszycowo-kamiennej, przebudowanej na kamienną w 1897 roku, kolejna przebudowa miała miejsce w 1979 r., kiedy podniesiono koronę jazu o blisko 1 metr, wbudowując jako bystrza charakterystyczne, łukowe szyny stalowe. W latach 1998–2000 został ostatecz-

nie przebudowany na jaz ruchomy – powłokowy. Obniżono środkową część, na koronę progu stałego zamontowano konstrukcję powłokową uruchamianą hydraulicznie z nowo wybudowanej sterowni położonej bezpośrednio przy jazie. W ramach przebudowy jazu stałego na ruchomy zainstalowano szeroko propa-



Jaz podczas powodzi w 1997 roku



Akcja śmigłowca podczas powodzi w 1997 r.

gowany, ale w Polsce nie stosowany typ zamknięcia powłokowego, uruchomianego hydraulicznie. Do betonowego progu zamocowano powłokę ze specjalnego szczelnego i wytrzymałego materiału w postaci kilkuwarstwowych tkanin poliamidowych powlekanych.

W ramach modernizacji po powodziowej między jazem a brzegiem prawym Starej Odry – zlokalizowano komorową **przeplawkę dla ryb**. Jako zamknięcie remontowe od wody górnej zastosowano zamknięcie kozłowo-zastawkowe. Wzmocniono brzegi oraz ponur i poszur. Odbudowano „język” rozdzielający kanał po-

wodziowy od żeglugowego. Jaz od strony śluzy wraz z „językiem rozdzielczym” oświetlono (wg proj. Pracowni Architektonicznej Fundacji Otwartego Muzeum Techniki) w ramach większego projektu – iluminacji Odry (od mostu Zwierzynieckiego do mostów Mieszkańskich) do którego przetarg i jego zasady dla gminy Wrocław przygotowała również Pracownia Arch. FOMT. Dobudowana przeplawka jest najnowsza na Odrze i może być ostatnią tego typu – ze względu na większą efektywność ekologiczną innych rodzajów.

Ryszard Majewicz



Obecny wygląd jazu Szczytniki

Żegluga pasażerska, turystyczna i sportowa Cz. IV. Czy można na Wrocławskim Węźle Wodnym uprawiać sporty wodne?

Odpowiedź jest prosta i jednoznaczna. Można. Świadczą o tym liczne kluby wodniackie przy ulicy Na Grobli, Yacht Klub AZS oraz ich osiągnięcia sportowe. Istnieją przystanie ZHP

i ZHR, szkoła przy ulicy Składowej i inne. Kursują tu również statki pasażerskie typu spacerowego. Kiedy jednak spojrzymy na mapę Wrocławskiego Węzła Wodnego okaże się, że naj-

bardziej atrakcyjny jego wycinek jest niedostępny dla turystyki i sportów wodnych. Rodzi się pytanie – dlaczego?

Odpowiadając na to pytanie należy sięgnąć do działań w roku 1946, kiedy to ostatecznie miasto Wrocław chciało zatrzymać Śródmiejski Węzeł Wodny od mostu Grunwaldzkiego do mostu Sikorskiego pod swoją jurysdykcję. Wiemy, że na tym wydzielonym odcinku władze miasta zamierzały stworzyć własną „Wenecję Północy”. Wówczas istniejąca już we Wrocławiu administracja dróg wodnych (Państwowy Zarząd Wodny) na tych mostach ustawiła znaki nawigacyjne – zakaz uprawiania żeglugi. Potem w latach 60. granicę dróg wodnych przesunięto na most Pokoju, a następnie w latach 70. na most Piaskowy i Tumski (rozdział Odry na Południową i Północną). Skutki tych poczynań odczuwamy do dziś.

Czy coś się zmieniło w tzw. międzyczasie? W latach 60. odbudowano śluzę Piaskową, ale nie włączono do eksploatacji. W roku 2004 odbudowano śluzę Mieszkańską, ale po trzykrotnym śluzowaniu zamknięto dla żeglugi jakiegokolwiek. Cały Śródmiejski Węzeł Wodny jest poprawnie oznakowany pod względem nawigacyjnym, ale na mostach Grunwaldzkim i Śródmiejskim tkwią nadal na swoich miejscach znaki Nr A.1 w aktualnym znaczeniu: zakaz przejścia; zakaz wejścia statków na boczną drogę wodną; każdy statek powinien tu się zatrzymać, nie przekraczając tego znaku, jak również inne znaczenia. Są to postanowienia różnych artykułów przepisów żeglugowych¹. Mimo że w owym czasie znaki te wystawiono dla żeglugi profesjonalnej, zabraniają do dziś również wejścia na ŚWW statkom turystycznym i sportowym, które są zawracane, a nawet mogą być karane przez odpowiednie służby.

Dla wrocławskiego wypadku należałoby nieustannie powtarzać za prawem wodnym²:

Art. 34.1. Każdemu przysługuje prawo do powszechnego korzystania ze śródlądowych powierzchniowych wód publicznych...

Art. 34.2. Powszechne korzystanie z wód służy do zaspokajania potrzeb osobistych... a także do wypoczynku, uprawiania turystyki, sportów wodnych oraz, na zasadach określonych

w przepisach odrębnych, amatorskiego połowu ryb.

W okresie letniej kanikuly w całej Polsce niemal na wszystkich rzekach i różnych akwenach następuje wodowanie wszelakiego typu sprzętu pływającego i odbywa się ruch małej żeglugi turystycznej i sportowej. Na wielu rzekach odbywa się on przy braku jakiegokolwiek oznakowania. Jednostki pływające przechodzą nad niebezpiecznymi progami, często przy zwalonych do rzeki drzewach, omijają grzępy (rafy kamieniste) i inne niebezpieczne miejsca, a wszystko to ku uciesze turystów i sportowców. Tylko we Wrocławiu nie można wejść na odcinek oznakowany nawigacyjnie, który ponad to posiada wystarczające głębokości dla łodzi sportowych i małych statków turystycznych żeglugi profesjonalnej. Dzieje się to dlatego, że tu, na miejscu istnieje administracja dróg wodnych, która wydaje zezwolenia na wejście na określony odcinek drogi wodnej. Na miejscu znajdują się również instytucje nadzorujące przestrzegania zakazu jak Urząd Żeglugi Śródlądowej, Komisariat Rzeczny Komendy Wojewódzkiej Policji i Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe. Jako że we Wrocławiu mieści się największy w Polsce ośrodek żeglugi śródlądowej, dziwnym jest, że pewne akweny są tu wyjęte spod prawa, a Wrocławianie pozbawieni są powszechnego korzystania z wód. A kto pilnuje zakazu np. w Skorogoszczy na Nysie Klodzkiej lub powiedzmy w Jeleniej Górze na Bobrze?

Poza bezpośrednim wglądem na ruch statków nie ma żadnych uzasadnień. Chyba że instytucjom nadzorującym potrzebne jest uzasadnienie istnienia.

Bezpodstawne jest lansowane twierdzenie, że koryt rzecznych na ŚWW nie można pogłębiać „bo się mury nadbrzeżne zawałą”. Pogłębienia wymagają dwa miejsca o niewielkim zakresie robót. W praktyce robót bagrowniczych zachowuje się tzw. filar ochronny zróżnicowany odpowiednią szerokością dla nabrzeży pionowych, skarpowych czy filarów mostów.

Nie podejmowanie czynności oczyszczania dna z przeszkód podwodnych nie ma nic wspólnego z murami oporowymi. Natomiast zalegająca przeszkoda w zależności od prędkości przepływu wody i materiału, z jakiego utworzone jest dno bywa przymulana lub wynoszona ponad poziom dna. Wystająca ponad dno przeszkoda hamuje swobodny spływ łodów, stwarzając zagrożenie powstania zatorów

¹ Rozp. Ministra Infrastruktury z dnia 28.04. 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych. Dz.U. Nr 212 z 15.12.2003, poz. 2072

² Ustawa z dnia 18.07.2001 r. Prawo wodne. Dz.U. Nr 115 z 11.10.2001 r.

w tym miejscu, a więc zagrożenie powodziowe.

Każdy może upominać się o swoje niezbywalne prawa. O prawa do swobodnego korzystania z wód z tytułu Art. 34 Prawa wodnego. Mogą to czynić osoby prywatne, jak również związki i organizacje sportowe. Nawet dokonując pozwu sądowego.

Ale by miasto, czy administrator rzeki przedstawił konkretny plan przystosowania

rzeki dla sportów wodnych i turystyki to już, jak widzimy na podstawie dotychczasowych działań, zależy od dobrej woli decydentów.

W tym miejscu trzeba przytoczyć wypowiedź Czepca w „Weselu” Wyspiańskiego:

*A, jak myślę, że panowie
duża by już mogli mieć,
ino oni nie chcom chcieć.*

Marian Kosicki

Odplynęło z wielka falą odrzańską...

Czy dbasz o swoje uzębienie?

*Pasty „colgate” nie było,
ale wesolo się żyło.*

Załogi pływające Żeglugi na Odrze w okresie przerwy nawigacyjnej musiały przechodzić corocznie wszechstronne badania lekarskie. Po otrzymaniu świadectwa zdrowia mogli zamustrować – uzyskać przydział na statek. Przychodnia zakładowa mieściła się w budynku dyrekcji, dlatego też zarządzeniem dyrektora pracownicy biurowi musieli poddawać się również takim badaniom. Stwarzało to możliwości lepszego wzajemnego poznania, no i zasłyszania ciekawych wydarzeń. Jedno takie dotyczyło kapitana Staszka Rożenia. Staszek był pechowcem, a ponadto był wolno mówiący, powoli chodzący i jak niektórzy mówili – czasami wolno myślący.

Swego czasu spora grupa ludzi na korytarzu przychodni czekała na przyjęcia lekarzy. Wśród nich Staszek, który raczej tylko przysłuchiwał się banalnym gadkom. Naraz koło nich przeszła dr Orzechowska udając się do swego gabinetu stomatologicznego. Była to wysoka, dobrze zbudowana, piękna pani. Kiedy zamknęły się za nią drzwi niespodziewanie odezwał się Staszek:

– Dałbym sobie wyrwać zdrowy ząb, aby móc z nią pofiglować.

Minął rok. Znowu chłopcy czekali na przyjęcie przez lekarzy specjalistów. Pielęgniarka

wywołująca kolejnych pacjentów do dentysty na widok oczekującego Staszka lekko się uśmiechnęła. Jak wspominają chłopcy, nie skojarzyli wówczas uśmiechu z tym co miało nastąpić.

Staszek wszedł do gabinetu i usiadł w fotelu. Był to fotel, jakich już się nie spotyka. Wysokie oparcie, masywne poręcze i solidny podnózek. Pani doktor i pielęgniarka stanęły przed fotelem w takiej odległości, że pacjent w żadnym wypadku nie mógłby wstać. I wówczas doktor powiedziała:

– Panie Rożeń, ja jestem przygotowana. Który ząb mam rwać?

Jak to się stało w następnej chwili, nikt nie jest w stanie odtworzyć. Nagle przedziwnym skokiem wyprysnął ponad oparciem fotela i już był poza budynkiem.

Należy przypuszczać, że ktoś musiał powtórzyć dr Orzechowskiej wypowiedziane swego czasu pełne determinacji pragnienie. Kierownik przychodni pani dr Rejman ze zrozumieniem wystawiła świadectwo zdrowia bez załączonych specjalistycznych badań stomatologicznych. Na pewno słyszała o pragnieniach nie spełnionych Staszka.

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.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