

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.nadbtor.pwr.wroc.pl

Biuletyn Nr 33

Rok IV

Maj 2006 r.

Bydgoski stopień wodny Cz. I. Do końca XVIII w.

Wyznaczają go budowle hydrotechniczne Brdy skanalizowanej, usytuowane pomiędzy śluzą Miejską w km 12+400 drogi wodnej Wisła – Odra a jazem Farnym, położonym w km 11+820, w miejscu w którym wpada do Brdy Brda Młyńska. To budowle śluzy Miejskiej, jazu piętrzącego – zwanego „Farnym”, jazu Ulgi, kanału derywacyjnego zwanego Brdą Młyńską lub Młynówką, wał kanału derywacyjnego, przepławka dla ryb, a także kanał roboczy dawnego młyna wodnego – kaszarni, dzisiaj elektrowni wodnej „Kujawski”.

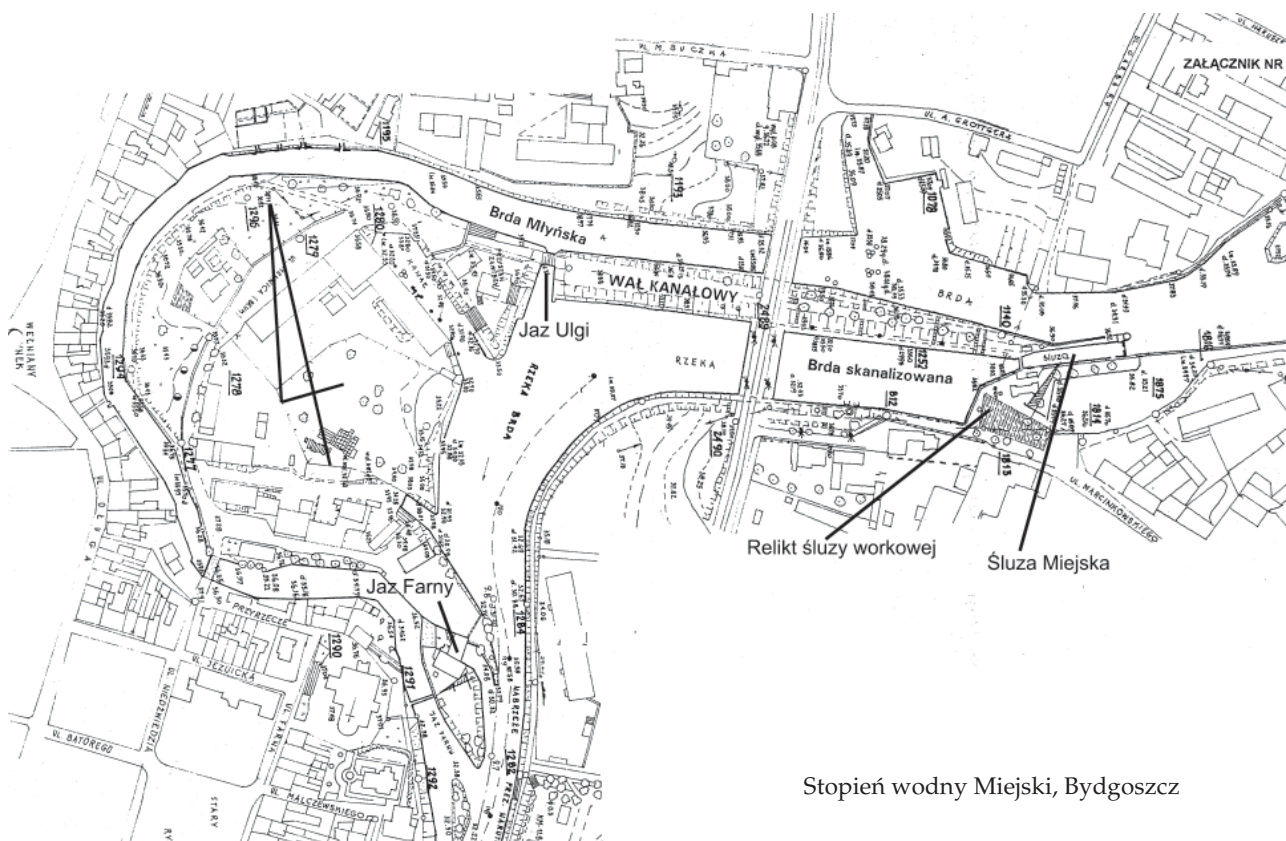
Śluza Miejska. Proweniencja śluzy Miejskiej sięga 1774 r. Wielokrotnie ją przebudowywano, z drewnianej na murowaną z cegły, a w końcu betonową, licowaną cegłą. Zmieniała swą lokalizację. Od 1914 r. osiadła na nowym przekopie Brdy, oparta o jej nurt, przeniesiona w górę rzeki, powyżej śluzy workowej, której rolę przejęła. Kształt współczesny zyskała w wyniku prac realizowanych w latach 1908 – 1914. Umożliwia pokonywanie przez jednostki pływające różnicy poziomów wody, spiętrzonej na stopniu wodnym za pomocą jazów Farnego i Ulgi, usytuowanych na drodze wodnej Wisła – Odra (Brdy skanalizowanej), pomiędzy śluzami Okole i Brdyujście.

Zasadniczymi elementami przesądzającymi jej walory historyczno-techniczne są:

- związki z historią miasta i Kanału Bydgoskiego, dziejami regulacji i kanalizacji Brdy w obrębie centrum miasta, rozwojem przestrzennym miasta i programami zagospodarowania stopnia wodnego (przemysł, żegluga, energetyka, rekreacja),
- modelowe dla początku XX w. rozwiązanie techniczne śluzy komorowej, zamykanej od dołu wrotami wspornymi, od góry zaś klapą,
- oryginalne mechanizmy napędowe i sterowe wrót wspornych, klapy i zasuw kanałów obiegowych w głowach, usytuowane w oryginalnych maszynowniach na głowach śluzy,
- znaczące relikty wcześniejszej śluzy workowej z 1882 r., znaczące jej sytuację i układ komory trapezowej z dwoma parami wrót wspornych w głowie, znakomicie dokumentujące również zmiany usytuowania śluzy Miejskiej na Brdzie, zwłaszcza na przełomie XIX/XX stulecia.

Jaz Farny, w km 11+820 Brdy skanalizowanej, o proveniencji co najmniej XVIII-wiecznej. To modelowe rozwiązanie jazu dwuprzęsłowego, zamykanego zasuwami dwudzielnymi o napędzie mechaniczno-elektrycznym, z mostem jazowym – operacyjnym. Jego dzieje wiążą się i z robotami regulacyjnymi Brdy dla celów żeglugi (Kanał Bydgoski, port miejski), z dziejami przemysłu czerpiącego energię z siły

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



Stopień wodny Miejski, Bydgoszcz

wody (młyny), z potrzebami zabezpieczenia przeciwpowodziowego miasta, a także z programami rekreacji i turystyki wodnej miasta.

W kształcie bliskim współczesnemu powstał w 1899 r. Zmodernizowano go w 1970, a w 1996 r., przysposobiono także do uprawiania kajakarstwa górskiego. Pełni na stopniu wodnym Bydgoszcz rolę budowli upustowej dla zapewnienie odpowiedniego poziomu piętrzenia skanalizowanej Brdy dla potrzeb żeglugi oraz stosownych warunków pracy dawnego młyna i kaszarni – obecnie elektrowni wodnej „Kujawski”. Te zadania realizuje wspólnie z jazem Ulgi.

Jaz Ulgi, w km 12+170 Brdy skanalizowanej, powstał w 1920 r. Obok jazu Farnego pełni na stopniu wodnym Bydgoszcz rolę budowli upustowej zapewniającej odpływ wody z Brdy Młyńskiej do Brdy skanalizowanej. Regulacja wielkości odpływu wody ze stopnia wodnego ma na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu piętrzenia skanalizowanej Brdy dla potrzeb żeglugi oraz stosownych warunków pracy dawnego młyna i kaszarni – obecnie elektrowni wodnej „Kujawski”.

Jaz, przebudowany w latach 70. XX w. utrzymał oryginalną formę jazu jednoprzęsłowego, zastawkowego, z zastawkami sterowanymi z napędów mechanicznych, ręcznych,

zabudowanych na pomoście roboczym – operacyjnym.

Kanał derywacyjny – Brda Młyńska, z wlotem w km 12+400 drogi wodnej Wisła – Odra i wylotem w km 11+820 Brdy skanalizowanej, przy jazu Farnym. Odnogę między przystanią żeglarską a młynami w osi ulicy Mennicznej. w latach 60. XX w. przegrodzono grodzą ziemną, pozostawiając od Brdy skanalizowanej płytką zatokę – marinę. To znakomity dokument budownictwa hydrotechnicznego służącego już w XVIII stuleciu przemysłowi i energetyce wodnej Wyspy.

Wał kanałowy co najmniej od XVIII w. oddziela Brdę Młyńską od Brdy skanalizowanej. To nasyp ziemny, na którego koronie poprowadzono ulicę Menniczą, łączącą ul. Focha z terenem tzw. Wyspy Młyńskiej. Biegnie od lewej części dolnej głowy śluzy Miejskiej do lewego przyczółka jazu Farnego. Jest budowlą piętrzącą Brdę Młyńską. Jego podstawowe parametry techniczne określa długość 350 m, szerokość korony wału od 9,0 do 13,0 m., z jezdnią ulicy szerokości 5,5 m. Maksymalna wysokość wału wynosi ok. 10,0 m, nachylenie skarp od strony kanału derywacyjnego 1: 1 – 1,5 m, a od strony Brdy skanalizowanej 1: 1,5 – 1,2. Wał piętrzy wody Brdy Młyńskiej do wys. 3,96 m.

Przeławka dla ryb, pochodząca z 1920 r. zlokalizowana jest w km 12+153 Brdy skanalizowanej, z wlotem od strony Brdy Młyńskiej, po prawej stronie jazu Ulgi. Zapewnia warunki swobodnego wędrowania ryb między górną i dolną wodą stopnia wodnego Bydgoszcz. Stanowi ją betonowe koryto z korekcją spadku za pomocą progów rozmieszczonych co 2,25 m. Długość koryta przeławki wynosi 40,4 m, szerokość 2,0 m, wysokość ścian koryta 1,2 m, maksymalna przepustowość przeławki 1,5 m³/sek.



Jaz farny – w głębi d. młyn, elektrownia Kujawski

Kanał roboczy i dawny młyn – elektrownia wodna „Kujawski”, o proveniencji co najmniej XVIII-wiecznej. Kanał o umocnieniach brzegowych murowanych z cegły, przykryty jest płytą i nasypem ziemnym, a prowadzony przed jazem Farnym od Brdy Młyńskiej do Brdy skanalizowanej, na długości ok. 40 m. Obecnie w elektrowni pracuje 5 hydrozespołów. Budynek dawnego młyna jest poważnie przebudowany, dawne plany utrzymano w przyziemiu, na wyższych zaś kondygnacjach fragmentarycznie. Właściciel elektrowni utrzymał w przyziemiu główną pędnię napędu zespolonego maszyn i urządzeń młyńskich i kilka kaszaków, pochodzących z początku XX w. Na wyższych kondygnacjach zgromadził zaś imponującą kolekcję zabytków techniki, prowadzących i w dzieje radiotechniki, energetyki, żeglugi bydgoskiej. Prawdziwe muzeum techniki. Szkoda, że udostępniane jedynie sporadycznie.

Dzieje stopnia wodnego ściśle wiążą się z historią Kanału Bydgoskiego, a także z działalnością przemysłową rozwijaną nad Brdą w centrum miasta, której tradycje są jeszcze starsze. Pierwsze propozycje budowy kanału łączącego Wisłę z Odrą pochodzą z XVI stulecia. Powróciły w poł. XVIII w. i znalazły zainteresowanie zarówno państwa polskiego jak i pruskiego.

9 lipca 1766 r. Franciszek Florian Czacki, kartograf królewski, przedstawił Komisji Skarbu Koronnego projekt poprowadzenia kanału Notecią od Nakła w kierunku Rynarzewa i dalej przez wieś Ciele do Brdy. Jego długość miała wynieść 10,5 km. Zamierzano na nim

budowę 6 śluz komorowych, drewnianych. Rozbiory Polski skierowały ten projekt ad acta.

Jesienią 1771 r. król pruski Fryderyk II powołał komisję, która podjęła problematykę administracji ziem polskich, które zamierzano włączyć do Prus. W marcu 1772 r. w ich granicach znalazły się ziemie nadnoteckie. Wcześniej, na przełomie 1770/1771 r. drogomistrz Herman Jawein wykonał rozpoznanie kartograficzne terenu. Jego mapy włączono do sprawozdania administracyjnego Franza Balthasara Brenckenhoffa, któremu towarzyszył projekt budowy kanału między Nakłem a Bydgoszczą. Autor powiadomił o projekcie Fryderyka II, a szczegółowo przedstawił go w piśmie do króla z 29.03.1772 r. Zamierzał budowę 8 pojedynczych śluz komorowych i jednej dwukomorowej, schodkowej w pobliżu Bydgoszczy. Koszt budowy kanału długości 24,75 km wraz z 9 śluzami (w tym jednej od zachodu Nakła) Brenckenhoff szacował na 8.000 talarów. Budowę przekopu, od Nakła, rozpoczęto już wiosną 1772 r., początkowo z udziałem 500 robotników. Decyzją króla zarekwirovano dla potrzeb budowy śluz drewno z lasów koronowskich. We wrześniu Fryderyk II oficjalnie powierzył Brenckenhoffowi administrację i nadzór nad budową kanału. Dla realizacji zadania zwerbowano setki robotników z Meklemburgii, Dessau, Turynii, Saksonii i z Czech. Pracowali w bardzo ciężkich warunkach. Zachętą do pracy, mimo dużej śmiertelności i chorób, były obfite nada-

nia ziemi. Owocowało to powstawaniem wzdłuż trasy przyszłego kanału wielu nowych kolonii osadniczych.

Bezpośrednio budową kierował prezydent izby w Królewcu Johann Friedrich von Domhardt. Konstrukcję drewnianych śluz powierzono inspektorowi budowlanemu z Mühlrose Wilhelmowi Dornstein, któremu pomagał budowniczo David Gilly i Iglar. Jedynie śluzę VII zbudowano pod kierunkiem radcy budowlanego Halsche.

Już 9 września 1774 r. dokonano uroczystego uruchomienia Kanału Bydgoskiego, o długości 26,77 km i 9 jego śluz. Kanałem popłynęły dwie barki z wapnem, które jednak nie dotarły do Bydgoszczy, a to z powodu awarii śluzy w Prądach. Awaria była wynikiem zawrotnego tempa budowy kanału i związanych z nim budowli hydrotechnicznych, stosowania nieodpowiednich materiałów (np. drewna sosnowego na budowę ścian komór śluzowych) i popełnianych błędów technicznych. W przyszłości skutkowało to również stale prowadzonymi na Kanale robotami remontowymi, które znacząco ograniczały żeglugę, tym bardziej, że rozwinęła się ona tutaj niemalże lawinowo. Już w grudniu 1775 r. kanał pokonało 222 barek i 1151 tratw. Już wówczas ujawniła się potrzeba pogłębienia szlaku wodnego. Sytuacji nie poprawiła regulacja do 1780 r. całej Noteci. W 1782 r. ruch na drodze wodnej był już niemożliwy. Żeglugę prowadzono jedynie między IV i V śluzą oraz VIII i IX. Zły stan kanału sprawił, że w połowie 1782 r. J.F. Domhardt zwrócił się do władz z prośbą o skierowanie na prace remontowe śluz i udrożnienie Kanału Bydgoskiego nowych środków finansowych. Mimo, że już 6 listopada 1782 r. decyzja taka zapadła, to dopiero w 1786 r. rozpoczęto prace remontowe. Na przełomie lat 1787-1788 przez Kanał przeprowadzono 500 barek, ale jakość wykonanych robót była tak niezadowolająca, że w 1788 r. zawaliła się śluza Miejska w Bydgoszczy. Pociągnęło to kolejne wyasygnowanie 8.388 talarów skierowanych na naprawę i utrzymanie Kanału i jego śluz.

W końcu lat 80. XVIII w., w związku z częstymi awariami śluzy Miejskiej, posadowionej na podmokłym gruncie, i wciąż się osuwającej, D. Gilly opracował projekt jej przesunięcia w kierunku wschodnim i posadowienia na nowym krótkim odcinku Kanału, który miał

być poprowadzony przez teren należący wówczas do klasztoru Karmelitów, z wylotem do Brdy w pobliżu dzisiejszej ul. Mostowej. Z uwagi na niemożność wywłaszczenia klasztoru, z przełomem 1789-1790 r. podjęto zdecydowaną przebudowę śluzy Miejskiej w konstrukcji murowanej z cegły i kamienia. Próba ta zakończyła się fiaskiem. Sięgnięto więc do tradycyjnego materiału – drewnianego, z uwagi na jego lekkość. W 1792, kosztem 200 000 marek, oddano śluzę do użytku

Ale idea budowy śluzy o komorze murowanej coraz mocniej przemawiała do wyobraźni, tym bardziej, że z początkiem lat 90. XVIII w. takie śluzy pojawiły się już na drogach wodnych Prus. Kanał Bydgoski awansował również do roli znaku – komunikatu prestiżu i pozycji gospodarczej Bydgoszczy i chętnie widziano stosowanie na nim nowinek technicznych. Rzecznikiem budowy śluzy Miejskiej jako murowanej był m.in. nowy nadprezydent regencji Bydgoskiej Friedrich Leopold von Schrötter. Poleciał on Gilly'emu opracowanie programu modernizacji śluz kanałowych, do budowy których można by czerpać materiał z licznie powstających wówczas w okolicach Bydgoszczy cegielni, w tym jednej usytuowanej w pobliżu śluzy Miejskiej. Rzecznikiem budowy śluz ceglanych był również sprowadzony w 1791 r. z Kwidzyna E.C. Petersohn, któremu powierzono funkcję inspektora robót melioracyjnych Bydgoszczy. Jego inicjatywom zawdzięczać należy również rozwój przemysłu materiałów budowlanych Bydgoszczy – cegielni. On też objął kierownictwo nad pracami ziemnymi podjętymi w 1794 r., a związanymi z projektem przesunięcia w stosunku do kanału części koryta Brdy, które przed starymi, drewnianymi śluzami, odchodziło lekko na południe. Równocześnie prowadził on prace związane z realizacją wykopów pod ceglano-kamienne komory śluzowe. Projekty nowych ceglanych śluz sporządził przyrodni brat E.C. Petersohna – Johann Philipp Petersohn. Ten, studiując wówczas na Bau-Akademii w Berlinie, opracował w 1796 r. rysunki nowych śluz murowanych. W 1798 r. nową konstrukcję posiadały już śluzy II, III i IV. Śluza Miejska, z uwagi na trudności geologiczne, nadal pozostawała w konstrukcji drewnianej, ale zyskała już większe wymiary, umożliwiające śluzowanie barek o większej nośności.

Stanisław Januszewski

Wrocławska masakra piłą mechaniczną

„Wrocławska masakra piłą mechaniczną”, „leca głowy”, „mechaniczna piłą w rękach palanta”, „polecenie jakiegoś durnia”, „skandal”, „to sprzeczne z tym, co obecnie się robi w Europie”, „mam nadzieję, że nie ujdzie mu to płazem. Ku przestrodze innych głupoli”.

Czyżby opis działań jakiegoś szaleńca, psychopaty? A może recenzja polskiej wersji najbardziej kasowego filmu amerykańskiego z piłą w roli głównej? A wszystko prosto z pierwszych stron kolorowych polskich brukowców? – NIE! – To tylko wybrane cytaty z wrocławskich gazet („Gazeta Wyborcza Wrocław” z 24 i 25–26 marca 2006 r.).

Przypomniała mi się taka scena z „Radia Erewań” – kultowej satyry na PRL: „Radio Erewań nadało ...”, „bo w Radiu Erewań powiedzieli ...” śmiałem się do łez. Teraz chce mi się płakać. A nawet jestem przerażony. Jak za PRL: jeden ośrodek decyzyjny wysledził (po donosie oburzonego obywatela) i zdokumentował (fotograficznie) zdarzenie. Uznał je za złe społecznie i prawnie. Wskazał winnego (jednego), osądził go, wydał wyrok, dopilnował jego wykonania („leca głowy”) i - na koniec wyśmiał z moralizatorską nadzieją, że będzie „ku przestrodze innych głupoli”. **Wszyscy, którzy tak szybko i precyzyjnie wskazują winnych powinni starać się o pracę u Ministra Spraw Wewnętrznych czy Prokuratora Generalnego. Dzięki nim, w tak prezentowanym trybie, w kilka dni dowiemy się kto jest winny np.: wprowadzenia stanu wojennego w Polsce, afery FOZZ czy zabójstwa generała Papy.**

Przypomniały mi się zabytkowe, dawno zapomniane, czasami wręcz anachroniczne, nieznane w XXI wieku słowa takie jak: rzetelność (np. dziennikarska), odpowiedzialność (za słowo mówione i pisane, za czyny), godność (osobista i drugiego człowieka), kłamstwo i oszczerstwo („nie mów fałszywego świadectwa przeciw bliźniemu swemu”), słowa parlamentarne i pozaparlamentarne, honor, wysoka kultura osobista i w końcu zwykła, ludzka przyzwoitość.

Są jeszcze takie dwa zupełnie nieznane wszystkim nadużywającym wolności słowa

(tak ciężko wywalczonej) w Polsce: PRAWDA i FAŁSZ. Choć to na nich bazuje cały świat multimedialny. I nie tylko. A testujemy je wszyscy (nieustannie dokonując wyborów) każdym naciśnięciem klawisza telefonu czy komputera – czegokolwiek sterowanego techniką. Każdym „wrzucanym” biegiem w aucie itp. Skoro więc stosujemy je tak powszechnie w relacjach z maszynami – może zaczęlibyśmy je stosować w relacjach z innymi ludźmi?

Zostawiam Wszelkim Instytucjom i Osobom Zamieszanym w wywołane wyżej cytowanymi słowami Zamieszanie dementowanie tego, co w gazetach (lub czasopismach) jest fałszem. Teraz zajmuje mnie słowo: prawda.

Pomijając kulturę słowa – niewątpliwie prawdą jest to, że rzecz dotyczy: „43 szt. starych stuletnich dębów wyciętych na wałach przeciwpowodziowych w okolicach śluży Bartoszowice” i „obok jazu Bartoszowickiego” w związku z faktem, że „ciężarówka wioząca 18-tonowe nowe wrota przeciwpowodziowe do śluży Bartoszowice zaklinowała się w wąskiej alejce pomiędzy drzewami”. Ale prawdą jest również to, że:

- „zabrania się ...sadzenia drzew i krzewów na wałach oraz w odległości mniejszej niż 3 metry od stopy wału”,
- „starosta może, w drodze decyzji, nakazać usunięcie drzew lub krzewów z wałów przeciwpowodziowych”,
- „do obowiązków właściciela śródlądowych wód powierzchniowych należy: (...) zapewnienie utrzymania we właściwym stanie technicznym koryt cieków naturalnych oraz kanałów, (...) regulowanie stanu wód lub przepływów (...) stosownie do możliwości wynikających ze znajdujących się na nich urządzeń wodnych (czyli: urządzeń służących kształtowaniu zasobów wodnych, a w szczególności: budowli: piętrzących, upustowych, przeciwpowodziowych i regulacyjnych, a także kanałów i rowów (...), stopni wodnych” – w tym np. jazów i śluz) oraz warunków hydrologicznych, (...) zapewnienie swobodnego spływu wód powodziowych oraz lodów”,

- w celu wywiązania się z w/w (!) (oraz nie wymienionych z braku miejsca w tym felietonie) obowiązków, Administratorzy urzędów (w tym wałów) każdorazowo starają się o zezwolenia na wycięcie rosnących niezgodnie z obowiązującym prawem drzew (załączając kosztowną ich inwentaryzację) – za co Urzędy najczęściej nie pobierają opłat,
- na Bartoszowicach była zgoda na wycinę drzew (Decyzja na piśmie – na co najmniej 6 drzew, a na resztę „komisyjna” w trakcie/po (?) wizji lokalnej. Ze względu na chęć utrzymania wysokiego postępu prac remontowych oraz chęci ograniczenia wycinanych drzew do rzeczywistych, niezbędnych potrzeb – jeszcze bez decyzji „na piśmie”),
- była nawet presja społeczna, by przyspieszać prace po powodziowe, bo „idą zbyt wolno”;
- z drugiej strony trwa również presja aby prace po powodziowe robić taniej (za darmo ?!) albo wcale (!!!),
- „(...)To, że drzewa (na wałach) posadzili (...) Niemcy, to (...) dobrze przemyślana decyzja (...) – skoro je sadzili, to znaczy, że były potrzebne.” Oczywiście!!! Było to najlepsze rozwiązanie 100 lat temu! Od 80 lat są znacznie lepsze. Od ok. 20 lat znów najlepsze. Istnieje podejrzenie, że w przyszłości będą wymyślane jeszcze lepsze od tych dziś najlepszych. I to nie tylko w Polsce czy w Niemczech. Nawet „w Europie” ! Niektórzy inżynierowie twierdzą nawet, że również „na świecie”.
- tymczasem mieszkańców Wielkiej Wypły interesuje aby „ich nie zalało”. Bez względu na przyczynę. Zapytajcie dowolnego mieszkańca Zacisza.
Prawdą jest również to, że:
 1. „Tanie mięso psy jedzą”.
 2. „Nie ma nic za darmo”. Zwłaszcza bezpieczeństwa.
 3. Nie tylko swoją „winę” wziął na siebie jeden człowiek, choć nie musiał. Postąpił ho-

norowo, co się zdarza rzadko w obecnym życiu publicznym. W ostatnich kilku latach slyszalem tylko o jeszcze jednym (!) przypadku i w innej „branży”.

Ale gdyby nawet on, i tylko on (co się mu przypisuje) był winien, to „i tak wychodzi na plus”. Ponieważ gdyby ten sam jeden człowiek podjął samowolnie decyzję o wycince kilkunastu drzew przy jazie na Szczytnikach (których nie wycięto, a których już nie ma, bo popłynęły w dół rzeki razem z wałem na którym rosły, brzegiem na którym stał wał oraz 7m głębokości żwirami, piaskami, i glinami na których był położony brzeg rzeki), to – porachujmy koszty. Koszt pierwszy, to ca 30 milionów złotych (helikopter zrzucający jedno-tonowe worki z piaskiem w lipcu 1997 r., zasypanie wyrwy powodziowej, odbudowa wału, remont kapitalny modernizacji jazu Szczytniki w latach 1997–2000 r.). Koszt drugi, to ca 5 milionów złotych (potencjalna kara, jaka grozi RZGW za tę „zbrodnię” przy innym jazie, śluzie, wale w 2006 r.). Różnica: pozycja pierwsza minus pozycja druga = ca 25 milionów złotych. Tyle mógł zaoszczędzić dla budżetu Państwa jeden „głupol”. Nie zaoszczędził – bo wtedy postąpił tak, jak zarzuca mu się, że nie postąpił teraz. To są słowa prawdy. Nie fałszu. Ba. „Słowa droższe pieniędzy !”

Kapitan „NEMO”

„Kury” lub „Ptasia grypa ?”

„W Tarnowie, w tamtejszych szkołach, w ramach ćwiczeń weterynaryjnych uspio 400 kur. Aż strach pomyśleć, co w tamtejszych szkołach będzie się działo w ramach ćwiczeń pożarowych”.

Radio „APLAUZ”, 20.04.2006 r.

Cytował z pamięci:

Kapitan „NEMO”

Replika

Pozwolę sobie skomentować nieco oba powyższe omówienia wiadomości medialnych. Powołane uregulowania prawne są oczywiście jak najbardziej słuszne, pytanie tylko, skoro drzewa te powinny zostać usunięte, dla-

czego nie zrobiono tego przez ostatnie kilkadziesiąt lat, choć zagrażały bezpieczeństwu mieszkańców. Świadczy to o niedbalstwie tej samej instytucji, której pracowników broni NEMO. Jeśli natomiast potrzeby takiej nie było,

to cały tekst służy raczej obronie człowieka, który sam (a może jego podwładni?) popełnił poważny błąd, za co poniósł konsekwencje.

Milionowa opłata za wycięcie jest karą za "samowolkę", przy załatwieniu tej sprawy w sposób właściwy opłata była zapewne minimalna, a odpowiednio poinformowanie okolicznych mieszkańców o konieczności wycinki dla ich bezpieczeństwa nie spowodowało by tak silnych reakcji.

W rzeczywistości zapewne należałoby przywołać cytowane powiedzenie „tanie mięso psy jedzą” w kontekście wyboru firmy transportowej, która nie zadbała nawet o dokładne sprawdzenie trasy przewozu ładunku o gabarytach ponadnormatywnych.

Stwierdzenie o protokole z wizji lokalnej po wydarzeniu niestety jest trudne do obrony – próbowano jak przypuszczam zmniejszyć wagę popełnionego wcześniej błędu.

O oszczędnościach z ostatniego akapitu raczej zapomnijmy – przecież jeśli drzewa

wokół jazu stanowiły zagrożenie, należało je w sposób legalny usunąć, na co było wiele lat przed powodzią, a było to właśnie obowiązkiem instytucji, o której mowa.

*

Co do "ptasiej grypy", to minimum uwagi przy słuchaniu radia, oglądaniu telewizji lub też czytaniu wiadomości prasowych pokazałoby głupotę pomysłu w zupełnie inny sposób. Ćwiczenia te nie miały nic wspólnego ze szkołą, a raczej ze służbami weterynaryjnymi i pewnym kurnikiem. Sens ćwiczeń istotnie był minimalny, choć nie ma co ukrywać, że każdego dnia zabija się miliony kurczaków na świecie (przecież nie popełniają samobójstwa, by trafić na stół). Może należałoby natomiast zwrócić uwagę na głupotę (a może cwaniactwo) dziennikarzy, którzy całymi miesiącami straszili ludzi ptasią gripą, podobnie jak kiedyś BSE i wieloma innymi kataklizmami.

Marek J. Battek

Nazewnictwo i urzędzenia, które wyszły z użycia

(3) Sztaka (handsztaka)

Laska pychowa, odpowiednik bumsztaka, długości 4–5 m, ale grubości ok. 10 cm. Jak bumsztak na dolnym końcu zaopatrzona w żelazny sworzeń (najczęściej dwupalczasty) do wbicia w grunt, a na drugim końcu w drewniany, dębowy uchwyt dwuręczny, zwany w gwarze wodniackiej na Odrze „hamerem”. Oczywiście o mniejszych rozmiarach. Służyła do przepychania barki na inne stanowisko

postoju w porcie. Często, gdy holownik wprowadzając pociąg holowniczy do awanportu śluzowego zbyt wcześnie zmniejszył szybkość, barka nie była w stanie wpłynąć do komory śluzowej siłą inercji. Wówczas to załoga barki przy użyciu lasek pychowych doprowadzała barkę do głowy śluzy. Dalej do punktów cumowniczych dociągano bosakami.

Wodne skrzyżowanie

Największy w Polsce akwedukt, dzieło inżynierów sprzed prawie 160 lat – podziwiał Michał Rembas w Fujątowiu w Borach Tucholskich.

Kładka prowadzi przez tunel. W dole i kilka metrów nad moją głową płynie woda. To niezwykła budowla, rodzaj dwupoziomowego wodnego skrzyżowania. Górą, szerokim korytem wiedzie Wielki Kanał Brdy, dołem, kilkudziesięciometrowym tunelem płynie rzeczka Czerska Struga. Zaczęło się w 1807 r.

podczas inwazji Napoleona na Prusy. Król pruski Fryderyk Wilhelm III schronił się w małej wiosce w Borach Tucholskich (na pamiątkę wizyty nazwano ją potem Kónigort, czyli Miejsce Króla). Monarcha na własne oczy zobaczył, jak straszną biedę klepią ludzie i w podzięcie za gościnę obiecał, że coś dla nich zrobi. Ponad 30 lat przyszło czekać wieśniakom na spełnienie królewskiej obietnicy. Wreszcie w 1839 r. ruszyły potężne prace. Na rozkaz króla zabrano się do regulacji Brdy, Czar-

nej Wody i melioracje. Król chciał upiec dwie pieczenie na jednym ogniu: poprawić warunki życia mieszkańców i zapewnić dostawy siana dla koni pruskiej kawalerii. Na początku nie było chętnych do pracy, robotników do pracy musieli ściągać żandarmi. Dopiero gdy z Berlina dotarły cztery wozy z bilonem na pierwszą wypłatę, zaczęli zgłaszać się dobrowolnie. Na zmeliorowanych wówczas terenach powstały doskonałe łąki, własność Zarządu Łąk Królewskich.

Największym z kanałów jest 30-kilometrowy Wielki Kanał Brdy. Jest na tyle szeroki, że mógł służyć do spławu drewna. Na 15. kilometrze od Brdy jego trasa krzyżuje się z Czerską Strugą. Pruscy inżynierowie wybrnęli z tego – kanał poprowadzili górą, zaś Czerską Strugę 11 metrów niżej 49-metrowym tunelem. Wzorowaną na akweduktach rzymskich ceglano-kamienną budowlę wzniesiono w latach 1847-48. Początkowo dno było uszczelnione tylko warstwą gliny, teraz jest wyłożone specjalną folią.

A co by było, gdyby akwedukt się rozszczelił czy zawalił? – Cała woda z kanału wylałaby się do Czerskiej Strugi, a dalej do Brdy – wyjaśnił mi opiekun akweduktu Henryk Gapiński, specjalista ds. konserwacji z Kujawsko-Pomorskiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych. Cały kanał znajduje się w

zasadzie na jednym poziomie, jego nachylenie wynosi zaledwie 0,07 promila.

Aby sprawdzić stabilność konstrukcji, co jakiś czas się ją bada. W nasypie umieszcza się odwierty służące do pomiarów. Wzdłuż tunelu leży kładka, aby nadzór techniczny mógł sprawdzić, czy akwedukt czasem nie przecieka. Ale chodzić nią mogą wszyscy. W latach 70. podczas nieudolnie przeprowadzonego remontu oryginalne ceglane sklepienie akweduktu zastąpiono żelbetowym. Na szczęście przed czterema laty podczas kolejnego remontu sklepienie wyłożono płytkami ceramicznymi, które przypominają cegłę. Wymurowano też nowe atyki przy wylotach tunelu, tak że akwedukt wygląda teraz prawie tak samo jak w XIX w.

Dziś kanał nie ma prawie żadnego znaczenia dla rolnictwa, część łąk zarosła lasem, pozostałe to użytki ekologiczne. Jest za to ciekawostka turystyczna, odbywają się tu spływy kajakowe. Ma też znaczenie dla utrzymania wód gruntowych. Przekonano się o tym już w latach 70. – Gdy na pewien czas spuszczało wodę, drzewa w sąsiednich latach usychały – przypomina sobie Henryk Gapiński.

Michał Rembas

Od Redakcji.

Artykuł jest przedrukiem z dodatku „Gazety Wyborczej” „Turysta” Nr 8 (118).

Odrzańska Droga Wodna – europejskie dziedzictwo

Administrowanie rzeką podczas i po przejściu frontu

Po zakończeniu II wojny światowej zasadniczy wpływ na sytuację rzeki wywierały regulacje międzynarodowe. Na plan pierwszy tych regulacji wysunął się akt końcowy Konferencji Poczdamskiej. Wiąże się on z wątpliwościami dotyczącymi prawomocności pokoju, który zaistniał po zakończeniu wojny. Temu aktowi poświęcony będzie jeden z najbliższych odcinków cyklu *Odrzańska Droga Wodna – europejskie dziedzictwo*.

Od stycznia 1945 do połowy sierpnia 1946 r. obszar Nadodrza i rzeka na mocy aktów międzynarodowych zarządzana była najpierw przez wojsko radzieckie, później o jej losie decydowała Wielka Trójka. Niestety, celem tych władz nie była troska o rzekę i Nadodrze. Prze-

stankami podejmowanych przez ówczesną administrację decyzji było prawo łupu i korzyści polityczne Wielkiej Trójki.

Po zajęciu Nadodrza przez wojska radzieckie do administrowania tym obszarem została powołana wojskowa władza radziecka.

Już na konferencji w Jałcie w lutym 1945 r. zapadła decyzja co do obszaru Europy, który będzie okupowany przez ZSRR. Stalin powołał Komitet do Spraw Niemiec, a przy dowództwach poszczególnych frontów powołano komisje ds. łupów wojennych, których zadaniem było wywożenie do ZSRR z terenów okupowanych wszystkiego co przedstawiało jakąś wartość. Nadodrze traktowane było jak

terytorium wroga i było źródłem łupów wojennych.

Fakt wywożenia przez Armię Czerwoną infrastruktury żeglugowej oraz statków rzecznych został zalegalizowany poufnym porozumieniem zawartym między Rządem Tymczasowym Rzeczypospolitej Polskiej a Radzieckim Dowództwem Wojskowym 26 czerwca 1945 r. w sprawie wykorzystania urządzeń przedsiębiorstw i innego mienia niemieckiego. W myśl tego aktu armia radziecka miała prawo do demontażu wszystkiego, co mogło być przydatne do dalszych działań wojennych. Odrą do Szczecina spławiono nadającą się do użytku flotę odrzańską, którą później drogą morską transportowano do ZSRR. Rosjanie przejmowali wyłącznie statki z napędem mechanicznym. Dla znacznej części tych nowoczesnych statków podróz na wschód Europy była ostatnią. Statki nie wytrzymały trudów morskiej podróży i tonęły na Bałtyku. Skala procederu spotykała się ze sprzeciwem władz polskich; często dochodziło do nieporozumień na temat tego, co powinno być uważane za zdobycz wojenną, a co powinno stanowić własność polską.

Od sierpnia 1945 r. o losach Nadodrza nie decydowali wyłącznie Rosjanie. Rozpoczął się proces stabilizacji. Zapoczątkował go podpisany 8 maja 1945 r. w Berlinie akt bezwzględnej kapitulacji Niemiec. Akt stanowił, że Niemcy jako państwo poddają się całkowicie woli państw koalicji antyhitlerowskiej.

Przywódcy mocarstw podpisali deklarację, która dzieliła Niemcy na 4 strefy okupacyjne. Za punkt wyjścia do podziału państwa deklaracja przyjęła granicę Niemiec z 31 grudnia 1937 r.

Konferencja ustalała ogólne zasady ładu powojennego, jednak nie rozstrzygała wszystkich kwestii do końca. Jedną z nich była sprawa Odry, a dokładniej granicy państwowej, jaką miała stanowić rzeka. Wielka Trójka zdecydowała, że tymczasową zachodnią granicą Polski będzie linia przebiegająca wzdłuż Odry i Nysy Łużyckiej, a obszar zawarty między dotychczasową zachodnią granicą Polski a linią na Odrze oddany zostanie do tymczasowego administrowania przez Polskę. Zapis taki był wystarczający, aby Polska rozpoczęła starania o przejęcie powierzonego jej obszaru wraz z rzeką.

Okazało się to nie takie łatwe. Pomimo jednoznacznego stanowiska Wielkiej Trójki, woj-

ska radzieckie do sierpnia 1946 r. nie opuszczały rzeki. Polska jako sojusznik ZSRR nigdy nie stawiała Związkowi Radzieckiemu radykalnych żądań w sprawie przejęcia Odry. Jednak dawała do zrozumienia, że istniejąca dwuznaczna sytuacja nie jest dla nas korzystna. Podkreślaliśmy niejednokrotnie, że jesteśmy zainteresowani jak najszybszym wykonaniem zapisów układu. W tym celu strona polska inicjowała liczne spotkania.

Pierwszym efektem rozmów było zaprzestanie przez żołnierzy radzieckich podnoszenia z dna rzeki zatopionych statków. Odebrane to zostało przez stronę polską jako uznanie przez administrację radziecką prawa Polski do zatopionych statków. Stopniowo doszło do realizacji zapisów poczdamskich. 14 czerwca 1946 r. z upoważnienia Centralnego Zarządu Dróg Wodnych Armii Czerwonej oraz Ministerstwa Rzeczej Żeglugi ZSRR radziecki organ administracji wojskowej na Odrze – Odrzański Oddział Drogi Wodnej z siedzibą w Nowej Soli rozpoczął przekazywanie stronie polskiej Odrzańskiej Drogi Wodnej. Odbywało się to etapami do 12 sierpnia 1946 r.

Po zakończeniu II wojny światowej wraz z dojrzewaniem nowej koncepcji politycznego podziału Europy Odra ponownie grała jedną z głównych ról na arenach światowych salonów dyplomatycznych. Jeszcze przed zakończeniem wojny nazisci nazaczyli Odrę politycznym piętnem. Teraz pomimo jej zakończenia Odra nadal funkcjonowała jako rzeka, której ranga polityczna była ważniejsza od wyznaczonej jej przez samych mieszkańców Nadodrza. Zniszczona i obolała cierpliwie czekała na werdykt. Próba z jaką miała się zmierzyć, była poważniejsza od tych, których doświadczała wcześniej. Rzeka miała znaleźć się w zupełnie nowym dla siebie świecie, bez tych, którzy do tej pory się nią zajmowali. Po II wojnie światowej jak nigdy dotąd nie była wciągnięta w odbudowę Nadodrza. Została splądrowana i zniszczona. Nowi gospodarze znali urok rzeki i z dumą patrzyli na jej silne ramiona. Pragnęli się nią dobrze zająć. Chcieli, aby pomogła im poznać jej potrzeby. Jednak ci, którzy decydowali o losach Odry, rozstrzygnęli inaczej. Zrobiono z niej symbol politycznego podziału Europy, nazywano granicą pokoju i przydzielono jej jedną z ważniejszych zimnowojennych ról.

Jan Pyś

Życzenia

Naszemu Koledze Bogdanowi Borgusiowi, absolwentowi Technikum Żeglugi Śródlądowej Wydziału Nawigacyjnego z 1957 roku, z okazji Jubileuszu 70-lecia urodzin najlepsze życzenia i wiele serdeczności przesyłają koledzy z ławy szkolnej – absolwenci TŻŚ 1957 roku – Jurek Głowacki, Lucek Jachymek, Zdzisio Mordal, Władek Krzystanek, Zbyszek Nowak, Stefan Piątkowski, Zbyszek Priebe, Jacek Rundzio, Romek Sawicz, Jacek Ślezak, Edek Słysz, Heniu Sokołowski, Rysio Szymczyk, Stefan Wardeński oraz Bractwo Mokrego Pokładu na H/P „Nadbór”.

Przeminęło z wielką falą odrzańską...

Jeden z wielu

Po upadku Festung Breslau, kiedy polskie władze administracji państwowej z Legnicy przeniosły się do Wrocławia zaczęli ściągać specjaliści z różnych dziedzin gospodarki. Mało znany jest fakt, że grupa administracji dróg wodnych oddelegowana z Krakowa przybyła do naszego wcześniej niż grupa tramwajarzy z Warszawy.

Wrocławski Węzeł Wodny podzielony był na dwa nadzory dróg wodnych. Nadzór Dróg Wodnych Wrocław-Różanka z siedzibą na służbie Różanka zawiadywał szlakiem głównym i Nadzór Dróg Wodnych Wrocław-Śródmieście z siedzibą przy ulicy Pasterskiej 1 (tuż przy wrotach powodziowych na Kanale Miejskim). Kierownicy Nadzorów różnili się bardzo pod względem charakterów. Nadzorem Różanka kierował służbista, wielki raptus – Stefan Dukszt, starszy wachmistrz plutonu pionierów w pułku ułanów w Grudziądzu. Nadzorem Śródmieście stateczny Franciszek Makowiecki, kierownik stopnia piętrzącego na Prypeci. Franciszek Makowiecki miał już na sobie 70 lat, ale nie miał zamiaru wybierać się na emeryturę. Było to w latach sześćdziesiątych. Nie wiem dlaczego upodobał mój pokój. Co najmniej raz w tygodniu wchodził do pokoju na 20 minut przed zakończeniem pracy.

– Pan inspektor pracuje?
– Tak, mam jeszcze trochę spraw do załatwienia.

– To proszę, niech pan urzęduje.

Rozkładał gazetę i czytał. Kiedy jednak minęła godzina piętnasta składał gazetę, wstał i mówił:

– Już po trzeciej. Idziemy.

Szliśmy do „Fregaty” przy ul. Curie-Skłodowskiej i przy dwóch setkach rozpoczynał opowieści. Jak bywało na Prypeci, jak pracowali ludzie. Niemal widziało się ich sylwetki, ich pracę i postępowanie w różnych okolicznościach. Po pewnym czasie wiedziałem, że na Boguszu można było zawsze polegać, Roslan nie umiał pływać, a Wicki niechętnie po służbie wracał do domu. Ale kiedy pytałem o obecnych podległych mu pracownikach machał tylko ręką i nic nie chciał mówić.

Pewnego dnia, dosłownie wpadł do mojego pokoju.

– Panie inspektorze, Polska utrzyma się na Ziemiach Zachodnich!

– Skąd pan wie?

– Ludzie sadzą drzewa owocowe. To znaczy, że zrozumieli, że tu będą na stałe.

Proszę, takimi problemami żyli ludzie jeszcze w połowie lat sześćdziesiątych.

myk

Korespondencje prosimy kierować na adres: Marian Kosicki, tel. dom. 071 321 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

Mecenas Biuletynu: Browary Dolnośląskie „PIAST”; ODRATRANS S.A.; NAVICENTRUM Sp. z o.o.;
RZGW Wrocław; MALBO Sp. z o.o. – Stocznie Wrocław i Malczyce