

# PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie  
[www.nadbor.pwr.wroc.pl](http://www.nadbor.pwr.wroc.pl)

Biuletyn Nr 36

Rok IV

Sierpień 2006 r.

*Wielcy Polacy hydrotechnicy i żeglugowcy*

## Maksymilian Matakiewicz (1885–1940), wybitny polski hydrolog i specjalista w dziedzinie budownictwa wodnego

*Motto życiowe Profesora:*

*Patrzymy abyśmy potomności zostawili dzieła trwałe, zwiększające nasz majątek narodowy. Trzeba iść wytrwale naprzód stosownie do naszych środków, jednak bez zastojów i cofania się w myśli starej, a głębokiej sentencji „Nulla dies sine linea”*

*M. Matakiewicz, 1924 r.*

Profesor Maksymilian Matakiewicz urodził się 27 czerwca 1885 roku w Niepołomicach k. Krakowa. Po ukończeniu szkoły średniej w Krakowie podjął studia na Wydziale Inżynierii Politechniki Lwowskiej – pierwszej polskiej wyższej uczelni technicznej, której początki sięgają roku 1817, a od 1877 zrównanej w prawach z innymi wyższymi szkołami technicznymi Austrii, z językiem wykładowym polskim. Podczas studiów był asystentem w Katedrze Budownictwa Wodnego Politechniki, a dyplom inżyniera uzyskał w 1900 roku.

Pracę zawodową z tytułem adiunkta budownictwa podjął 1 maja 1900 roku w okręgu tarnowskim w oddziale regulacji rzek. W latach 1901–1903 pracował w krajowym oddziale hydrograficznym we Lwowie. Równolegle (lata 1901–1902) był zastępcą profesora w Katedrze Budownictwa Wodnego i prowadził ćwiczenia na Wydziale Inżynierii Wodnej Politechniki Lwowskiej. Następnie kierował budową portu na Wiśle w Nadbrzeziu, a po powrocie do Lwo-

wa pracował (1905–1907) w departamencie wodnym Namiestnictwa. W 1905 roku uzyskał na Politechnice Lwowskiej tytuł doktora nauk technicznych. Powołany 1 stycznia 1909 roku na stanowisko profesora nadzwyczajnego, a 1 kwietnia 1911 roku został mianowany profesorem zwyczajnym. W latach 1909–1913 piastował stanowisko dziekana Wydziału Inżynierii, a w okresie 1918–1920 stanowisko Rektora Politechniki Lwowskiej. Był opiekunem Związku Studentów Inżynierii Politechniki Lwo-



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

skiej, kuratorem Stowarzyszenia Asystentów tejże uczelni, a także członkiem założycielem Akademii Nauk Technicznych w Warszawie (1920), a później (1930–1933) jej prezesem.

W I wojnie światowej uczestniczył w stopniu porucznika armii austriackiej, a po jej zakończeniu w latach 1918–1919 brał udział w obronie Lwowa. Po uzyskaniu przez Polskę niepodległości był radnym Lwowa (1921–1930), a także pierwszym zastępcą komisarza rządu m. Lwowa (1927–1928). Od 29 grudnia 1929 do 4 grudnia 1930 r. sprawował funkcję ministra Robót Publicznych. Brał udział w pracach Rady Technicznej przy Ministrze Robót Publicznych, a od 1933 r. Rady Technicznej przy Min. Komunikacji i Komisji ds. regulacji Wisły. Był członkiem wielu towarzystw naukowych, a między innymi: Towarzystwa Naukowego we Lwowie – od 1920 r. i Warszawskiego Towarzystwa Naukowego od 1937 r.

Pomimo obowiązków administracyjnych i społecznych Profesor nigdy nie zaniedbywał badań naukowych będących pasją jego życia. Konsekwentnie kontynuował rozpoczęte tuż po ukończeniu studiów badania nad zasadami przepływu wody w korytach otwartych publikując na powyższy temat 15 prac w języku polskim, niemieckim i francuskim, które obejmowały:

*Próby ustawienia wzorów empirycznych na przepływ wody w łóżyskach przyrodzonych* (Czasopismo Techniczne, Lwów 1906 r.); *Nowsze badania empiryczne nad związkiem elementów ruchu w łóżyskach przyrodzonych* (Czasopismo Techniczne, Lwów 1910 r.); *Ogólna formuła na średnią chyżość przepływu w łóżyskach rzecznych i kanałowych* (Akademia Nauk Technicznych w Warszawie, 1925 r.); *Przepływ przez obszary zalewowe rzek* (Lwów, 1931 r.); *Dalsze badania nad formułą prędkości i krytyka nowszych zapatrywań na jej budowę* (Czasopismo Techniczne, Lwów 1931 r.); *Wpływ ruchu materiału rzecznoego na prędkość przepływu* (Czasopismo Techniczne, Lwów 1934 r.). Podsumowanie swych osiągnięć w tym zakresie zamieścił w cz. II podręcznika „Pomiary i Obliczenia Wodne (1936 r.).

Wyprowadzony w trakcie wieloletnich badań wzór Matakiewicza na średnią prędkość przepływu – obok wzoru Manninga – należy, ze względu na prostą formułę, również współcześnie do najpopularniejszych w Polsce. Profesor, równoległe z omówionymi powyżej zagadnieniami, zajmował się problemami regulacji rzek i ich wykorzystania gospodarczego oraz

ochrony przeciwpowodziowej. W artykule „Stan sprawy zapobiegania wylewom rzek za pomocą zbiorników” (Przegląd Techniczny Warszawa 1909) przedstawił problemy, które szerzej omówił w osobnych rozdziałach swojego podręcznika o regulacji rzek – problemy zabudowy potoków górskich (cz. V) i ochrony przed powodzią (cz. VI). Po katastrofalnej powodzi w 1934 r. opublikował prace pt: „Ochrona przed powodzią na tle katastrof powodziowych w świecie i ostatniej w dorzeczu Wisły” (Czasopismo techniczne, Lwów 1934) oraz „Oznaczenie największych odpływów w potokach górskich i rzekach ze szczególnym uwzględnieniem małych zlewni” (Archiwum Towarzystwa Naukowego Lwowskiego, Lwów 1935). Znaczące prace w dorobku naukowym Profesora to: „Drogi wodne w Polsce” (Lwów 1917), „Regulacja Wisły” – będąca X zeszytem rozpoczętej z rozmachem, lecz nie dokończonych „Monografii Wisły” (Warszawa 1920) i „Światowe drogi wodne a regulacja Wisły” (Lwów 1921) oraz koncepcja pt: „Hydrologiczna miara żeglowności” (Lwów 1923).

Wysokim poziomem naukowym odznaczają się podręczniki akademickie Profesora M. Matakiewicza, stanowiące do dziś niewyczerpane źródło wiadomości o ówczesnym stanie wiedzy w badaniach krajowych i zagranicznych, będące z zasady pierwszymi polskimi podręcznikami obejmującymi całokształt zagadnień budownictwa wodnego. Inicjatorem napisania tych podręczników był twórca szkoły budownictwa wodnego w Politechnice Lwowskiej Profesor Józef Rychter (1847–1917), który wydał dwie pierwsze pozycje z tego cyklu: cz.I. „Pomiary wodne, rowy i kanały” (Lwów 1894) i cz. II. „Fundamenty” (Lwów 1910). Profesor M. Matakiewicz kontynuując dzieło J. Rychtera opracował 5 dalszych części: cz.III. „Zasady budowy wodociągów” (Lwów 1914) – wspólnie z Z. Ciechanowskim i K. Pomianowskim, cz.IV. „Budowa jazów”, cz.V. „Regulacja rzek” (Lwów 1922), cz.VI. „Żegluga śródlądowa i budowa dróg wodnych” (Warszawa 1931), cz.VII. „Zasady wyzyskania sił wodnych, pomiary i obliczenia wodne” (Lwów 1936) – wspólnie z M. Mazurem.

Nie sposób w krótkim wspomnieniu wymienić wszystkich prac Profesora M. Matakiewicza, prawdziwego tytana pracy. Ileż w Jego publikacjach jest do dziś aktualnych i żywotnych treści i wciąż aktualnych wskazań. Swoimi pracami pozostawił po sobie pomnik nad spież trwalszy.

W 1937 roku został odznaczony Komandorią Orderu Polonia Restituta

Dnia 3 lutego 1940 roku nieubłagana śmierć wyrwała go nagle i bezpośrednio po codziennych zajęciach naukowych i trzech egzaminach, jak wspomina Jego uczeń Wiktor Mamak,

późniejszy profesor Politechniki Wrocławskiej oraz Warszawskiej. Został pochowany na cmentarzu Łyczakowskim we Lwowie.

*Emil Pacześniak*

Życiorys opracowany wg Jerzego Punzeta – Gospodarka Wodna nr 3/1986.

## Pochylnia Kąty

Kanał Elbląski kojarzy się z imponującymi pochylniami, z dziełem George Jacoba Steenke, pochodzącym z lat 1859–1861, który rozwijając idee techniczne wcześniejszych pochylni angielskich, belgijskich i tych powstałych na Kanale Morrisa w USA w latach 1825–1833 w latach 50.XIX w. zaproponował dla Kanału Elbląskiego budowę pochylni typu suchego, podłużnych, unikatowych w budownictwie wodnym świata, czynnych do dzisiaj. Ale Steenke opracował nie tylko ideę techniczną budowli zastępującej klasyczne śluzy, aktywny był również w opracowaniu projektów innych dzieł technicznych Kanału, szczególnie maszynowni i ich wyposażenia – wyciągu linowego wozów do przewożenia statków na pochylniach. Świadczy o tym jeden z rysunków projektowych maszynowni pochylni Buczyniec, sygnowany przez Steenke'go w 1856 r.

Projekt maszynowni opracowano w Königlich-Maschinenbau Anstalt w Tczewie. Urzą-

dzenia techniczne projektował m.in. Krüger – konstruktor KMA, ale pierwszorzędną rolę odgrywał w tym procesie Karl Lentze, inżynier, jeden z budowniczych Kanału Sueskiego, znakomity niemiecki konstruktor – znany m.in. z budowy mostów kolejowych w Tczewie i w Malborku. On to nadał ostateczny kształt szkicom Steenke'go.

Architekturę budynku konstruktorzy z kręgu KMA ściśle podporządkowali programowi technicznemu maszynowni, wiążąc ją z gabarytami maszyny wyciągowej, systemem transmisji napędu od koła wodnego, systemem napędu wozów na pochylniach przez koła kierunkowe usytuowane na górnym i dolnym stanowisku pochylni, układem zasilania koła wodnego, potrzebami eksploatacyjnymi maszyny.

W efekcie tych potrzeb technicznych narodziła się idea budynku maszynowni, prostego, funkcjonalnego, ściśle związanego z komorą koła wodnego i urządzeniami technicznymi



Pochylnia Kąty – widok z lotu ptaka



Górny (powyżej) i dolny (po prawej) filar pochylni Kąty



samej pochylni, budynku, który bez większych zmian zastosowano nie tylko w Kątach, również na pochylniach Buczyniec, Oleśnica, Jelenie, a którego idea czytelna jest również na młodszej pochylni Całuny. Wzorca ikonograficznego tej architektury poszukiwać należy na kanałach angielskich, belgijskich czy francuskich pocz. XIX w. Utylitaryzm budowli sprawił, że bryła zyskała rozczłonkowaną formę, preferencje estetyczne sprawiły zaś, że budowniczo wie czerpali ze środków wyrazu właściwych dla „klasycyzmu”, korzystając z nich zresztą w sposób nader oszczędny.

Budynek maszynowni pochylni usytuowano na prawym (wschodnim) brzegu Kanału Elbląskiego. Pozostałe zabudowania pochylni wzniesiono również na tym brzegu, w zabudowie luźnej, szeregowej. Budynek maszynowni oddalony od tego ciągu o ok. 400 m. zbudowano pod wysoką groblą Kanału, z którego brzegu prowadzą do maszynowni kamienne schody, powstałe w okresie budowy pochylni. Z Kanałem łączy budynek rurociąg prowadzący wodę do skrzyni wodnej i na koło wodne oraz liny wyciągu z bębna maszyny wyciągowej do kół linowych w filarze górnego stanowiska pochylni.

Maszynownię zbudowano z cegły ceramicznej, na fundamencie z kamienia łamanego i pokryto dachem o konstrukcji drewnianej, krytej niegdyś łupkiem a dzisiaj papą. Posadowiono ją na rzucie dwu połączonych z sobą prostokątów, z którymi zwarta jest komora koła

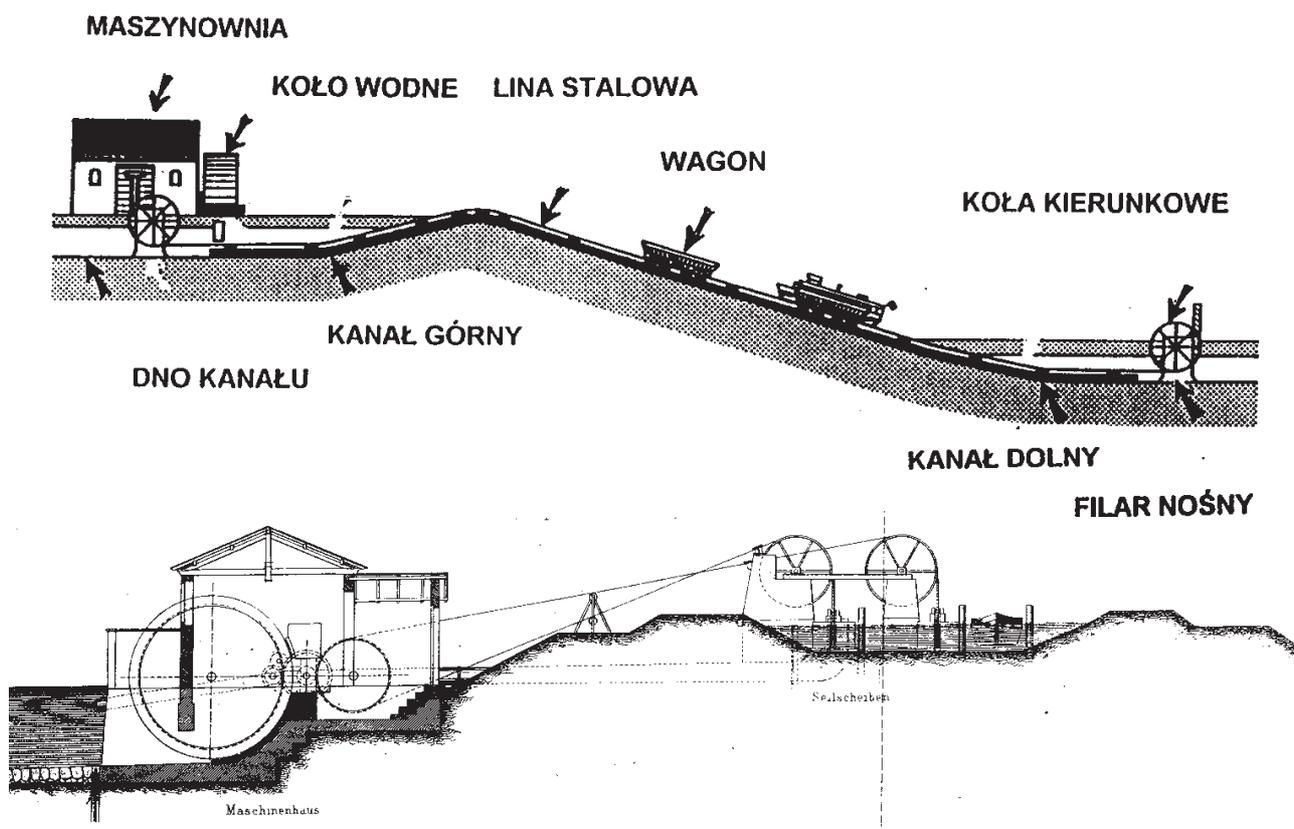
wodnego. Niemalże całą powierzchnię hali maszynowni zajmuje maszyna wyciągowa z bębnowym nośnikiem liny, której wał napędowy łączy się z przekładnią koła wodnego.

Detal architektoniczny budynku jest bardzo skromny, ograniczony do rytmiki otworów okiennych i ceglanych, prostych elewacji z uwidocznionymi w licu łukami, przesklepiającymi otwory okienne i drzwiowe. Tradycyjne zestawienie brył, redukcja detalu architektonicznego oraz operowanie bryłą przydaje budowli maszynowni prostoty ale zarazem i elegancji, ściśle wiążąc architekturę z wymogami realizowanego w oparciu o nią procesu technicznego. Model maszynowni, którego reprezentatywnym dla pochylni kanału Elbląskiego przykładem jest budowla Kątów stanowi unikatowe i nader oryginalne rozwiązanie przestrzennoarchitektoniczne o wybitnych walorach historycznoteknicznych, architektonicznych i krajobrazowych

Obok budynku maszynowni znajduje się kuźnia. Pochodzi już z 1975 r. Zbudowano ją w miejscu starszej z 1861 r. W miejsce budynku o drewnianej konstrukcji szkieletowej wypełnionej cegłą i krytym jednopołaciowym dachem, w analogicznej bryle i na podobnym planie, wzniesiono nowy budynek, już o konstrukcji murowanej z cegły ceramicznej.

*Stanisław Januszewski*

## SCHEMAT IDEOWY POCHYLNII KANAŁU ELBLĄSKIEGO



**POCHYLNIA KĄTY**  
**PRZEKRÓJ BUDYNKU MASZYNOWNI Z KOMORĄ KOŁA WODNEGO,**  
**WYCIĄGIEM LINOWYM, KOŁAMI KIERUNKOWYMI NA GÓRNYM**  
**STANOWISKU I UJĘCIEM WODY ROBOCZEJ**  
 (kopia dokumentacji projektowej z 1861 roku)

*Nazewnictwo i urządzenia, które wyszły z użycia*

### (5) Bigel

Bigel [niem. Bügel – pałak, kabłak] – pałak holowniczy. Stalowy, wygięty pałak przebiegający od burty do burty, prostopadłe do diametralnej statku. Chroni linę holowniczą od zaha-

czania o nadbudówki i przedmioty na pokładzie, jak również ludzi od uderzenia liną holowniczą.

*Marian Kosicki*



Bigle na „Nadborze” („mały holender”)



Bigle nad głową bumsztakującego bosmana na „dużym holendrze” (foto M. Mróblewski 1957 r.)

## Z Mazur na Bałtyk

Wielkie Jeziora Mazurskie stanowią jedną czwartą zasobów wód jeziorowych w naszym kraju. Ten akwen to połączenie jezior rzekami i kanałami, stanowiący atrakcyjny szlak żeglugowy, na którym odcinek główny wynosi 126 km, a wraz z odgałęzieniami bocznymi, liczy 200 km. Właśnie po nim, od ponad 50 lat kursują statki Żeglugi Mazurskiej Sp. z o.o (ŻM), firmy, która na stałe wpisała się w mazurski krajobraz.

Projekt zrealizowanego połączenia mazurskiego systemu wodnego powstał w końcu XVII w. W 1854 r. król pruski Fryderyk Wilhelm zainauguował regularną żeglugę na tym akwencie. Z Rynu, w swój pierwszy rejs po Wielkich Jeziorach Mazurskich (WJM), wyruszył parowcem Masovia. Zapoczątkowane, ponad 150 lat temu na WJM przewozy pasażerskie, kontynuuje obecnie Żegluga Mazurska, którą od 2001 r. kieruje Andrzej Olszewski.

Żegluga Mazurska jest polskim śródlądowym armatorem, dysponującym największą flotą statków pasażerskich. Posiada 7 jednostek zabierających na swoje pokłady po 140 osób oraz 3, które mogą przewieźć 20 pasażerów. Flota ta jeszcze długo będzie eksploatowana, ponieważ statki są ciągle remontowane, moder-

nizowane, przystosowywane do najnowszych wymogów Polskiego Rejestru Statków.

Flota Żeglugi Mazurskiej, w minionym sezonie nawigacyjnym, przewiozła około 140 tys. turystów, zarówno krajowych jak i zagranicznych. W stosunku do lat poprzednich notuje się nieznaczny wzrost pasażerów korzystających z rejsów po Wielkich Jeziorach Mazurskich.

Statki Żeglugi Mazurskiej płyną po wielu atrakcyjnych trasach. Turyści najczęściej korzystają m.in. z rejsów Mikołajki–Ruciane-Nida, gdzie w tej drugiej miejscowości czynna jest zabytkowa śluza, Mikołajki – Śniardwy zaliczając wtedy największe jezioro w Polsce, Giżycko-Wyspa Kormoranów na Jeziorze Dobskim, ze względu na niezliczone gatunki ptactwa. Są one także środkami transportu, z których korzysta lokalna społeczność.

Właściwej organizacji rejsów sprzyja posiadanie przez Żeglugę Mazurską własnych portów w: Giżycku, Mikołajkach i RucianeNida oraz 5 przystani: Rydzewo, Kamień, Węgorzewo, Ryn, Szymonka. Stan tych obiektów spełnia wymagania turystów w zakresie podstawowych potrzeb. Żegluga Mazurska dąży do świadczenia coraz lepszych jakościowo usług. Aby tak się stało, trzeba poprawić infrastrukturę portową. To dość trudne zadanie inwestycyjne dla Żeglugi Mazurskiej, gdyż firma nie dysponuje własnymi gruntami w obrębie portów i przystani, które są w gestii władz miasta. Aktualnie w planach przedsiębiorstwa znajduje się rozbudowa portu w Piszcu.

Władze lokalne – jak się dowiedzieliśmy – nie są zainteresowane rozwojem Żeglugi Mazurskiej, w związku z tym nie pomagają, wręcz utrudniają prowadzenie działalności firmy. Trzeba wiedzieć, że ŻM to znaczące w regionie przedsiębiorstwo, które m.in. daje zatrudnienie wielu ludziom, co nie jest bez znaczenia przy dość dużym bezrobociu jakie panuje w tej części kraju.

Od kilkunastu lat różnego rodzaju imprezy i spotkania odbywają się na pokładach i w salonach statków ŻM. Dziś można powiedzieć, że stało się to już tradycją. Z roku na rok rośnie liczba czarterów statków. Coraz częściej polskie i zagraniczne firmy na jednostkach Żeglugi Mazurskiej organizują okolicznościowe uroczystości. Nie do rzadkości należy urządzenie przez osoby prywatne wszelakiego rodzaju przyjęć.



Członkowie załóg Żegluga Mazurskiej to pracownicy z dużym doświadczeniem zawodowym. Nie są to słowa bez pokrycia. Chętnie są zatrudniani przez zagranicznych armatorów. Są oni konkurentami dla ŻM, gdyż oferują polskim marynarzom śródlądowym wyższe zarobki niż te, które uzyskują w macierzystych firmach. Na szczęście nie brakuje obsad na statki ŻM, gdyż odbywa się swoista rotacja marynarzy. Jedni wyjeżdżają na Zachód, inni wracają z powodu sentymentu do swoich jezior, czy z tęsknoty za rodziną.

Żegluga Mazurska dysponuje także stocznia, w której istnieją możliwości budowania mniejszych statków oraz barek. Ich wykonywanie skutecznie utrudniają niełatwe warunki żeglugowe na polskich rzekach. Występuje potrzeba opracowania ogólnopolskiego programu, którego realizacja spowodowałaby poprawę możliwości pływania po Pisie i Narwi oraz Wiśle. Chodzi o to, aby stworzyć możliwości do uprawiania żegluga na tych akwenach przez większe niż dotychczas eksploatowane statki pasażerskie.

Żegluga Mazurska nie ma jeszcze sprecyzowanych planów na przyszłość, bo są one uzależnione od wielu zewnętrznych czynników ekonomicznych, na które firma ta nie ma wpływu. Duże nadzieje wiąże z Kanałem Mazurskim, unikalną budową z oryginalnymi rozwiązaniami technicznymi, możliwością uprawiania żegluga po nim, gdyż jest to ciekawy pod względem turystycznym i historycznym akwen, wzbudzający zainteresowanie turystów krajowych i zagranicznych. Dawałoby to możliwość rozszerzenia oferowanych usług, a tym samym wpływało na rozwój firmy.

Na początku XVIII w. powstała koncepcja połączenia północy WJM Kanałem Mazurskim z Bałtykiem poprzez Pregołę. Zakończenie prac budowlanych uniemożliwiły ostatnie dwie wojny światowe. W granicach Polski znajduje się odcinek kanału o długości 22 km (cały liczy 51,5 km) oraz pięć śluz komorowych, które są

w stanie surowym. Szlak ten wymaga odbudowy i modernizacji.

Niestety – jak twierdzi – Wojciech Sokołow, zastępca dyrektora do spraw Utrzymania Wód w Regionalnym Zarządzie Gospodarki Wodnej w Warszawie – nie nastąpi to prędko, gdyż jest to niezwykle droga inwestycja, a na jej realizację wciąż brakuje pieniędzy. Środki finansowe, którymi aktualnie dysponuje RZGW, pozwalają jedynie na utrzymanie kanału w obecnym stanie.

Sprawą zainteresowali się posłowie województwa warmińskomazurskiego. Dzięki nim, potrzebę uruchomienia Kanału Mazurskiego wpisano do strategii rozwoju tego regionu.

Obecnie podejmowane są działania organizacyjne, zmierzające do stworzenia warunków, umożliwiających dokończenie budowy Kanału Mazurskiego. Władze Obwodu Kaliningradzkiego są zainteresowane uruchomieniem kanału. Jest to ważny argument, który może utwierdzić w przekonaniu celowość dalszej realizacji kanału po naszej stronie – stwierdza Andrzej Bober, dyrektor Departamentu Infrastruktury i Geodezji Urząd Marszałkowski w Olsztynie. – Utworzona została także Fundacja Kanału Mazurskiego, która ma za zadanie promocję oraz uczestnictwo w organizacji przedsięwzięcia. To początki działalności na rzecz finalizacji budowy Kanału Mazurskiego. Koniec realizacji inwestycji niestety jest jeszcze bardzo odległy.

Czas pokaże, czy wpisane w strategię rozwoju województwa warmińskomazurskiego wspomniane zadanie inwestycyjne zostanie zrealizowane. Postawienie na rozwój pasażerskiej żegluga śródlądowej w tej części Polski, pozbawionej przemysłu, to bardzo celna decyzja.

*Janusz Kajda*

Źródło: Polska Gazeta Transportowa

## *Przeminęło z falą odrzańską*

### **Mała woda w rzece**

Rzeka Odra, wśród innych rzek na mapie hydrograficznej środkowej Europy znajduje się w siodle wykresu średnich przepływów. Najwyraźniej stan „małej wodności” Odry obrazuje

długość okresu nawigacyjnego. Są lata „mokre”, gdy okres nawigacyjny trawa długo jak w 1978 – 293 dni, 1967 – 291 dni. Ale są i lata „suche” jak 1953 – 49 dni 1954 – 59 dni. Radykalnym

sposobem poprawy niekorzystnych warunków nawigacyjnych jest prowadzenie odpowiedniej gospodarki wodnej w dorzeczu.

Gospodarka wodna w szerokim pojęciu uwzględnia wszystkie dziedziny gospodarki narodowej, jak gospodarke komunalną, rolnictwo, przemysł, energetykę, itd. Transport wodny, czyli żegluga klasyfikowana jest po tych gałęziach polskiej gospodarki i należy uważać to za naturalne. Inaczej przedstawia się sprawa zbiorników retencyjnych. Budowane są one z określonym przeznaczeniem i ze środków wygospodarowanych przez dany resort. Jednak niezależnie od celów dla jakich zostały zbudowane, nadrzędną funkcją każdego zbiornika jest zabezpieczenie przeciwpowodziowe. W określonych warunkach hydrologicznometeorologicznych sterowanie pracą zbiornika przejmują komitety przeciwpowodziowe. I jest to oczywiste.

W dorzeczu Odry dla potrzeb żeglugowych zbudowano zbiorniki Turawa, Otmuchów, Nysa, Mietków, o łącznej pojemności użytkowej ok. 310 mln m<sup>3</sup>. Przez długi czas wyłącznym dysponentem tej pojemności zgodnie ze statutem była administracja drogi wodnej. Do czasu. Różne były przyczyny zawładnięcia retencją.

Zapewne wszyscy pamiętają bojkot Igrzysk Olimpijskich w Los Angeles przez kraje socjalistyczne. Niewielu jednak wie, że przewidywano rozegranie zawodów w sportach wodnych na zbiorniku Turawa. Z tego powodu retencja wody nie mogła być naruszona, aby uzyskać jak największy akwen. No cóż, względy polityczne obejmujące cały obóz socjalistyczny mogą być w tym przypadku zrozumiałe.

Ale co się dzieje obecnie? Okres letni, a konkretnie wg zasad od 15 maja przewidziany jest do zasilanie Odry środkowej dla żeglugi. Jednak wojewodowie zastrzega sobie utrzymanie

możliwie największego napełnienia zbiorników dla sportów wodnych i rekreacji. Skutki tego można powiedzieć są fatalne. Brak przepływu wody przez zbiornik w normalnej eksploatacji podczas opróżniania woda stagnuje i następuje zakwit sinic. Przykładem tego jest zbiornik Turawa, na którym od kilku lat zachowuje się duże napełnienie dla rekreacji. Żegluga nie korzysta w pełni z retencji, a sinice kwitną i cały akwen staje się śmierdzącą kłoką nie nadającą się do kąpieli.

Dla porównania warto dodać, że taki sam efekt występuje w zbiorniku Siemianówka na Narwi. W nim również w okresie letnim nie dokonuje się przepływów sterowanych i cel rekreacji wodnej również nie jest osiągnięty.

Co działo się w Żegludze na Odrze podczas przerwy nawigacyjnej. A no różnie.

Jednego roku dzięki niskim stanom wody mechanicy na statkach otrzymali bardzo wysoką premię za oszczędność paliwa. Był taki regulamin, który w pewnym punkcie mówił o małym zużyciu paliwa. Statki nie pływały przez długi okres, więc w stosunku do planowanego zapotrzebowania paliwa zużyły mało.

Załogi pływające spędzały ten czas różnie. Absolwenci szkół żeglugowych czy rezerwiści z wojska przyjęci do pracy – kawalerowie – choć narzekali na niskie zarobki, spędzali ten czas dość wesoło. W tym czasie nawiązywane były znajomości kończące się niejednokrotnie zawarciem związku małżeńskiego.

Starzy łodziorze zamieszkujący Nadodrze brali urlop i jechali do domu. Tam na jakiejś powierzchni ziemi rolę uprawiała zwykle żona z dziećmi. Mogli więc im ulżyć w pracy.

W pamięci zapisało się podanie sternika Musioła, w którym napisał:

„Proszę o udzielenie urlopu skisz małej wody, aż do dużej wody, aż do odwołania”.

*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  
email [nadbtor@pwr.wroc.pl](mailto: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.; Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wrocław**