

PROSTO Z POKŁADU

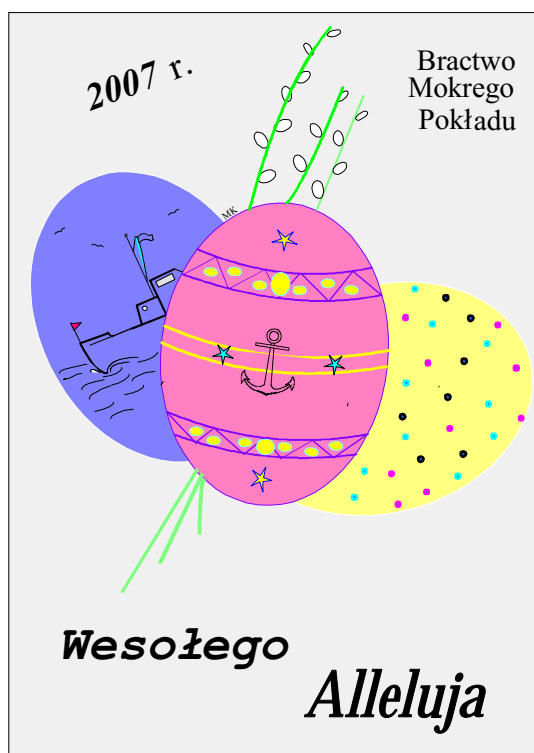


Biuletyn do pobrania na stronie
www.nadbtor.pwr.wroc.pl

Biuletyn Nr 44

Rok V

Kwiecień 2007 r.



Wesołego Alleluja
pogody ducha, radości w sercach i szczęścia w domu rodzinnym
Sympatykom, Członkom Bractwa i Czytelnikom życzą:

Bractwo Mokrego Pokładu i Redakcja Biuletynu

60 lat poczęcia Nadbora

28 lutego Nadbor obchodzi „poczęcia”. Kadłub wodowano w Gorinchem (Holandia) w połowie kwietnia 1949 – to urodziny. Za datę chrztu można przyjąć 24 lipca 1949 r. kiedy to w Rotterdamie wciągnięto na holownik polską banderę i nadano jednostce imię Nadbor. Poczęcie,

zwykle określone mało precyzyjnie, wiążemy z podpisaniem umowy polsko-holenderskiej (30 kwietnia 1947) na budowę 22 holowników, których przybycie na Odrę (maj–sierpień 1949) otworzyło prawdziwie polską epokę żeglugi odrzańskiej.

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



Rocznica poczęcia dała jeszcze jedną okazję do spojrzenia na Odrę. Spotkanie na Nadborze 23 marca 2007 r. poświęcono żywej dyskusji nad pożądaną strategią rozwoju śródlądowych dróg wodnych Polski, otwierających je żegludze towarowej, turystyce, rekreacji etc.

Sesja „Blżej wody” zgromadziła ok. 35 osób, z Wrocławia, Warszawy, Szczecina, Koźła. Przybył Norbert Sapok, weteran żeglug odrzańskiej, ze słynnego rodu szyprów odrzańskich. Odwiedziła nas JM Rektor Elżbieta Marszałek – spiritus movens mocno już w rzekę wpisanego Flisu Odrzańskiego, Edward Kozanowski – przewodniczący Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK, Mirosław Czerny – członek Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK, autor projektu strategii polskich szlaków wodnych, Leszek Mulka – Vice przewodniczący Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK, Jan Pyś – dyrektor rządu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Mówili o stanie i perspektywach turystyki na polskich wodach śródlądowych. W ich głosy wpisywały się wystąpienia Stanisława Januszewskiego i Ryszarda Majewi-



cza podnoszące potrzebę i społeczne pożytki ochrony dziedzictwa Odry i pomników techniki śródlądowych dróg wodnych Polski. Wojciech Śladkowski przypomniał opowieści ojca – inż. Czesława Śladkowskiego, w 1949 r. członka Odrzańskiej Komisji Odbioru budowanych w Holandii „małych” i „dużych holendrów” (obok inż. Zbigniewa Kuszewskiego i inż. Lecha Bogusławskiego), jakże blisko z poczęciem „Nadborą” się wiążące.

Sesji towarzyszyły wystawy: „Wrocławski Węzeł Wodny – dziedzictwo dla przyszłości” i plenerowa ekspozycja bannerów „Odra czasu pary” zbudowana w oparciu o znakomite fotografie autorstwa kmdr por. Mieczysława Wróblewskiego.

Dziękujemy mecenasom spotkania, tym bardziej, że ich zainteresowanie Odrą i inicjatywami Muzeum Odry FOMT, jedyną w Polsce kolekcją zabytkowych statków śródlądowych, ma wymiar manifestu, wskazującego na potrzebę ożywienia rzek i ciągłego czerpania z ich walorów.

Odnajdujemy obecność m.in. Gminy Wrocław, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, EnergiaPro, Funduszu Regionu Wałbrzyskiego, Sika Poland Sp z o.o., Centrostalu Wrocław, Castoramy Wrocław, Odratrans SA, IMT Skoczów, Nurt Sp z o.o., Mostmar Zarzeczce, Hydroprojekt Wrocław Sp z o.o., Stoczni „Malbo”, Stoczni „Odratrans”, gdańskiego Przedsiębiorstwa Hydrotechniki i Inżynierii Sanitarnej, Fabryki Kotłów SEFAKO, Grupy Powen-Wafapomp SA, Politechniki Wrocławskiej, Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego PWr „Ochrony zabytków techniki HP Nadbor”.

Dziękujemy Wydziałowi Architektury Urzędu Miasta Wrocławia, Zakładowi Energetycznemu EnergiaPro we Wrocławiu, Zarządowi Dróg i Komunikacji we Wrocławiu oraz Zakładowi Sieci i Zasilania, pracującemu na sieci MPK, za to, że dzięki ich życzliwości mogliśmy przy Wybrzeżu Wyspiańskiego bannerami przybliżyć raz jeszcze Odrę wrocławianom.



Remont ferdeków

Pokrywy ładowni barki „Ż-21-07” (ferdeki) trafiły 25 marca do Stoczni Odratrans Sp. z o.o. Powrócą wypiskowane i pomalowane, wieńcząc kolejny etap odbudowy kadłuba i pokładu bar-



zaangażowania. Spółki ODRATRANS SA dostrzegają związek między ochroną dziedzictwa kulturowego rzeki, a stałym poszukiwaniem dróg przywracania na Odrze żeglugi. Oby i inni zechcieli sobie występujące tutaj sprzężenie uzmysłowić. Nie będzie rozwoju gospodarczego bez kultury, bez stałego kultywowania tradycji i troski o dziedzictwo.

ki. Cieszy nas mecenat w tym procesie stoczni Odratrans, tym bardziej, że robota to żmudna, a i nie każdy jest świadom, że sukces rewaloryzacji zabytku wymaga wszechstronnej pomocy i



W transporcie ferdeków wsparło nas Międzywydziałowe Studenckie Koło Naukowe PWr. „Ochrony zabytków techniki HP Nadbor” i Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, którego Oddział Gospodarczy użyczył transportu. SIKA Poland SA zabezpieczyła z kolei powłoki antykorozyjne i farby nawierzchniowe, dzięki czemu pokrywy odzyskają blask.

Europejskie Centrum Kształcenia Kadr Żeglugi Śródlądowej i Gospodarki Wodnej „EURO SHIP CENTER”

Z uwagi na obecnie panujące opóźnienia i braki w opracowywaniu stosownych strategii rozwojowych i nie wystarczających działań doróżnych na potrzeby gospodarki wodnej i żeglugi śródlądowej, a co za tym idzie obecne i przyszłe braki kadrowe w tych dziedzinach, nieodzownym jest opracowanie i wdrożenie strategii szkolenia i szkolnictwa zawodowego w oparciu o najnowsze trendy i zalecenia UE. Dlatego też, jako pełnomocnik Zarządu Związku Polskich Armatorów Śródlądowych d/s szkolenia i szkolnictwa zwracam się do Państwa z propozycją utworzenia organizacji pozarządowej, zajmującej się przedstawionymi sprawami.

Według moich obserwacji rynku żeglugowego polskiego i zachodnioeuropejskiego, istnieją poważne braki kadrowe, które to pogłębiają się ze względu na niedostateczną ilość kształconych fachowców. Luka ta jest szczególnie widoczna na polskim rynku żeglugowym. Istniejące szkoły w

Kędzierzynie-Koźlu i Nakle nie wyczerpują zapotrzebowania na marynarzy żeglugi śródlądowej, a szkolenie na potrzeby przemysłu stoczniowego, portów czy gospodarki wodnej, całkowicie zostało zapomniane. Jeszcze do nie dawna wrocławski Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej wypełniał tę lukę, ale w wyniku niewłaściwej polityki a raczej braku stosownej strategii działania „sprawa upadła” skutkując likwidacją tejże szkoły.

Dynamicznie rozwijająca się żegluga śródlądowa w Europie Zachodniej jest wyraźnym sygnałem dla gospodarki Polski, że należy temu zagadnieniu poświęcić dużo troski a programy unijne, np.: NAIADES jest tego wyraźnym dowodem. Dlatego też My w Polsce powinniśmy działać szybko ale przy tym bardzo rozważnie. Proponuję aby utworzyć Europejskie Centrum Kształcenia Kadr Żeglugi Śródlądowej i Gospodarki Wodnej zwane dalej „Centrum” do reali-

zacji działań związanych bezpośrednio i pośrednio z likwidacją obecnej sytuacji i jednocześnie opracowania stosownych strategii dłużej i krótkoterminowych. Istniejące od roku stowarzyszenie absolwentów Z.Sz.Ż.Ś. we Wrocławiu doskonale się do tego nadaje i to z wielu względów. Ilość członków zwyczajnych stowarzyszenia może śmiało przekroczyć liczbę kilku tysięcy, a przyjęcie do stowarzyszenia członków nadzwyczajnych i honorowych może dać liczbę kilkudziesięciu tysięcy. Może to być zatem licząca się reprezentacja środowisk związanych z wodami śródlądowymi bezpośrednio lub pośrednio, zarówno w kraju jak i za granicą.

Ważnym też elementem jest obecne zaangażowanie naszych absolwentów, a tym samym możliwość lobbowania przez nich na rzecz żeglugi śródlądowej w innych kręgach zawodowych. W Europie zachodniej polska żegluga śródlądowa kojarzona jest w zdecydowanym stopniu z Wrocławiem, a szkolnictwo zawodowe z Technikum Żeglugi Śródlądowej. Dlatego też utworzenie „Centrum” we Wrocławiu będzie kojarzone z historycznymi osiągnięciami wrocławskiej szkoły. Przyjęcie do „Centrum” szkół z Kędzierzyna-Koźła, Nakła i Szczecina będzie dużym ułatwieniem dla ich dyrekcji w pracy organizacyjnej i dydaktycznej. Ale co jest najistotniejsze będzie gwarantem pozyskiwania przez wszystkie szkoły odpowiednich środków finansowych zarówno polskich jak i unijnych.

My, armatorzy żeglugi śródlądowej doskonale wiemy jakie są obecnie standardy floty rzecznej na terenie Europy, ale brak możliwości rozwojowych powstrzymuje nasze chęci od modernizacji starej na nową. Stworzony przez Ustawę Fundusz Żeglugi Śródlądowej i Fundusz Rezerwowy nie stanowi odpowiedniego instrumentu zachęty, gdyż istniejące drogi wodne w Polsce, a raczej ich brak – w odpowiednim stanie, są elementem hamowania podaży polskiej floty śródlądowej.

Uwaga! Sprawa żeglugi śródlądowej na czasie

Do wszystkich, do wszystkich... Zapytanie

Ze źródeł dobrze poinformowanych dowiedzieliśmy się o przykłej sprawie odnoszącej się do naszej branży. Otóż Unia Europejska ostatnio nie przyjęła polityki transportowej polskiego Rządu, gdyż brakuje w niej żeglugi śródlądowej. Znosi się na możliwość nareszcie robienia czegoś w tej sprawie pod naciskiem Unii. Jak więc możemy oceniać naszych polityków? Przed kilkoma miesiącami ministrowie krajów Unii otrzy-

Bardzo duże znaczenie ma polityka promocji żeglugi śródlądowej, która to obecnie zamiast wskazywać armatorom drogę rozwoju, ogranicza się jedynie do oceny czy określone armatorskie działania to jeszcze promocja, czy już nie. Skutkiem takiego działania Funduszu są zalegające na koncie Banku Gospodarstwa Krajowego kwoty, które to nie spełniają pokładanych w nich nadziei przez armatorów. Dowodem na brak odpowiedniej strategii i polityki jest zaległość wpłaty przez NFOŚiGW na rzecz FŻŚ i FR w kwocie 6 mln zł za rok 2006, której to kwoty NFOŚiGW nie wpłaca tłumacząc ten fakt brakiem działań promocyjnych armatorów.

Powołanie „Centrum” i jego działanie w oparciu o właściwą strategię promocji dałoby możliwość pozyskania środków przez szkoły, odpowiedni rozwój szkół, zwiększenie naborów, nowoczesne standardy w szkołach i podniesienie do odpowiedniej rangi zawodu marynarza, stoczniowca, hydrologa czy hydrotechnika. „Centrum” winno być kreatorem właściwego wizerunku tych zawodów przez odpowiednią promocję medialną. Powinno to skutkować zabieganiem kandydatów o miejsce w szkole, a nie odwrotnie.

Ważnym też elementem działalności „Centrum” powinna być współpraca z ośrodkami akademickimi i naukowymi. Dlatego też oprócz zarządu „Centrum” powinna funkcjonować rada badawczo – rozwojowa, która to w sposób autorytatywny przedstawiałaby osiągnięcia i plany rozwojowe. Takie mechanizmy powinny być też wytycznymi do pracy zainteresowanych ministerstw i władz samorządowych.

Przychodzące dzisiaj „z góry” do nas przepisy w formie ustaw, rozporządzeń i inne są w zdecydowanej większości sprzeczne z oczekiwaniami „na dole” a ich sprzeczność bywa czasami kuriozalna.

Dlatego też w myśl zasady: „nic o nas bez nas”, „Centrum” powinno zaistnieć niezwłocznie.

Czesław Szarek

mali propozycję utworzenia wielkiego programu pomocowego dla dróg wodnych i żeglugi.

Ktokolwiek wie coś na ten temat – uprzejmie prosimy o poinformowanie naszego Bractwa. Wiadomości korygujące niniejszą wzmiankę lub podające cokolwiek na temat tworzenia programu pomocowego natychmiast zamieścimy w Biuletynie.

Redakcja

Informacja na temat Technikum

Pragnę poinformować, że z inicjatywy Pawła Rybickiego w dniu 12 marca 2007 r. odbyło się w biurach Rady Miejskiej Wrocławia spotkanie Klubu Radnych PIS z reprezentantami: byłego Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej (Henryk Pierchała), Związku Polskich Armatorów Śródlądowych (Zbigniew Deniusz), Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu (Jan Pys).

Głównym tematem spotkania była konieczność reaktywowania szkolnictwa żeglugi śródlądowej we Wrocławiu. Podkreślano fakt, sięgających wieków, tradycji żeglugowych miasta, a tak-

że natychmiastową konieczność kształcenia dla potrzeb armatorów.

Rozmówcy przekonywali, że dla rozwijającego się w aglomeracji wrocławskiej przemysłu konieczne jest sprawne połączenie miasta z portami morskimi. Realizacją tego przedsięwzięcia mogą zająć się jedynie kadry kształcone w szkole żeglugi śródlądowej we Wrocławiu. Radni klubu PIS z zadowoleniem i ze zrozumieniem przyjęli inicjatywę reaktywowania szkolnictwa i obiecali zająć się tą tematyką na najbliższych sesjach Rady Miejskiej Wrocławia.

Jan Pys

Crespi d'Adda – „osada harmonii”

Każda epoka kreuje właściwą jej mitologię wyrażającą społeczne oczekiwania, filozofię, pragnienie ładu społecznego i harmonii. Wiek industrializacji dostarcza aż nadto ku temu przykładów.

Crespi d'Adda to osada włókiennicza budowana od 1878 r. pomiędzy Bergamo a Mediolanem, ok. 40 km od ostatniego, z inicjatywy Cristoforo Crespi i jego syna Silvio, pionierów industrializacji i filantropów, którzy podobnie jak Alessandro Rossi i wielu mu podobnych we Włoszech, Wielkiej Brytanii, Belgii czy Francji, układem przestrzennym i rozwiązaniami architektury fabryki i integralnie z nią związanego osiedla wyrazić pragnęli ideologię przemysłu czasu mechanizacji. Dzisiaj to znakomity przykład paternalizmu i utopii społecznych ogarniających XIX-wieczny świat fabryk, tutaj rozwijany i w latach 20. i 30. XX w. już pod auspicjami włoskiego faszyzmu, do dzisiaj kształtujący style życia zamieszkałej w osadzie społeczności. Znajdujemy tutaj człowieka, przemysł i odwieczne marzenie o harmonii. Nic dziwnego, że w 1995 r. Crespi, niewątpliwie najciekawsza osada przemysłowa Włoch, znalazło miejsce na liście dziedzictwa światowego UNESCO, obok tak znanych osad przemysłowych, jak belgijskie Grand Hornu (1831) i de Bois du Luc (1848), czy francuski falanster w Guise (1872) zrealizowany przez ogarniętego ideami socjalizmu utopijnego Jean'a Baptiste Andre Godin.

Krajobraz kulturowy osady zdominował imponujący kompleks fabryki, kształtowany w architekturze ceglanej, bogaty detalem, a po przeciwnej jego stronie kotłownia, siłownia energetyczna i osiedle robotnicze. Pierwsze dwurodzinne domy powstały w latach 1889–1894, kolejne, już także 4-rodzinne, wznoszono do lat 30. XX w. W centrum osiedla usytuowano szkołę, dom kul-

tury, przedszkole i żłobek, park publiczny, sklepy, przy murach fabryki publiczną pralnię, a dalej cmentarz.

Wzorca modelu tego osiedla poszukiwano w Wielkiej Brytanii, a ostateczny kształt osada zyskała dzięki aktywności architektów Pirovano i Cavenaghi. W sąsiedztwie osiedla powstała też pyszna willa fabrykanta, a w jego centrum kościół - ustalające społeczną hierarchię „osady harmonii”. Zapewniać miała idealne warunki dla kształtowania społeczności producentów połączonych jednością miejsca pracy i życia codziennego. Do najwyższej rangi podniesiono paternalizm – ideę jedności miejsca pracy i życia. Osiedle i fabryka tworzyły samodzielną jednostkę ekonomiczno-kulturową, w nowych realiach społeczno-ekonomicznych realizując model „nowego Edenu”, tak bliski socjalizmowi utopijnemu czy ideologom industrializacji połowy XIX w., oparty na zasadach etyki chrześcijańskiej.

Architektura Crespi d'Adda oscyluje pomiędzy klasycyzmem a romanizmem, czerpiąc i z gotyku i z romanizmu, świadomie operując też kon-



Crespi – hale fabryczne



Crespi – szkoła i kościół

trastami. Jeśli rezydencja fabrykanta kształtowana jest w duchu pseudo-obronnej architektury doby średniowiecza, to kościół operuje językiem renesansu. Inne budowle zyskały pseudo-średniowieczne kostiumy i ceglany detal charakterystyczny dla stylu „romantyzmu lombardzkiego”. Architektura fabryki jest neogotycka, a splendoru dodają jej starannie kształtowane bryły, elewacje i detal partii wejścia głównego i budynków administracyjnych.

Do czasu elektryfikacji fabryka czerpała energię z wód rzeki Adda. Od lat 80. XX w. osada przemysłowa stanowi perłę w koronie powsta-



Crespi – kotłownia i siłownia

łego wówczas regionalnego parku kulturowego Północnej Addy. To nie tylko krajobraz przyrodniczy, także kulturowy nasycony znakomitymi dziełami techniki. Przywołajmy kanały żeglugo- we Mortesona i Paderno. Ten pierwszy, o długości 90 km powstał w latach 1439–1475. Przez 25 śluz komorowych prowadzono nim żeglugę towarową od Valtellina do Mediolanu. Budowę kanału Paderno podjęto w 1591 r., ale ukończono go w latach 1733–1777. Wskażmy też na elektrownie wodne na rzece: Bertini (1898), Taccani (1909) i Semenza (1917–1920) albo na stalowy, kratowy most kolejowy w Paderno d’Adda, długości 266 m, pochodzący z lat 1887–1889.

Stanisław Januszewski

W gazetach (lub czasopismach) napisali

„Mała retencja”

Pierwszego marca 2007 roku w Starostwie Powiatowym w Kłodzku przy udziale samorządowców i naukowców dyskutowali przyrodniczy z leśnikami o zasadach wyboru miejsc pod wielofunkcyjne zbiorniki małej retencji. Miały by być położone w górach, więc ich pojemność oscylo- wała by w granicach 0,01–0,10 mln m³ wody.

W latach 1910–1912 pod patronatem księcia Albrechta Pruskiego wykonano „regulację potoków górskich (...) szeregiem stopni złożonych z zapór przeciwrumowiskowych, budowę suchych i mokrych zbiorników przeciwpowodziowych, retencyjnych i wielofunkcyjnych”. Np. kaskada stopni przeciwrumowiskowych na potokach: Łomnica, Łomniczka i Jedlica to nic innego jak „zbiorniki małej retencji łączące funkcje przeciwrumowiskowe i przeciwpowodziowe. Ich pojemność, to: np. zaporą w Karpaczu 0,2–0,3 mln m³ wody.” (Za: L. Budych, R. Majewicz, *Strategia Ochrony doliny Bobru w ujęciu historycznym*, Rocznik Jeleniogórski 1999, t. XXXI).

Według tegoprogramu sprzed blisko 100 lat wybudowane tzw zbiorniki „suche” oscylowały swą pojemnością od 0,5 do kilku czy kilkunastu mln m³ wody.

W Regionalnych Zarządach Gospodarki Wodnej (d. ODGW) do dziś za zbiorniki małej retencji uważa się te, których pojemność nie przekracza 1,0 mln m³ wody.

W „Programie Małej Retencji Wodnej w Województwie Dolnośląskim” przygotowanym w 2005 roku przez profesorów Akademii Rolniczej (obecnie Uniwersytetu Przyrodniczego) we Wrocławiu: Drabińskiego, Radczuk, Nyca, Mokwę i innych za małą retencję uważa się „magazynowanie wody w zbiornikach o pojemności do 5 mln m³ (...)”

Gdy w latach 70. XX wieku polscy inżynierowie (z NOT i ODGW) pokazywali radzieckim inżynierom i naukowcom zespół wielozadaniowych zbiorników na Nysie Kłodzkiej: Nysa (~ 114 mln m³) i Otmuchów (~125 mln m³ pojemności)

– Pewien Utytuowany Członek Akademii Nauk ZSRR miał oświadczyć: „*wot charoszyj*” przykład małej retencji wodnej.

Na spotkaniu w Kłodzku przedstawiciel Lasów Państwowych, specjalista ds. gospodarki wodnej zaproponował aby wytypowane do zbu-

dowania w górskich lasach zbiorniki małej retencji nazywać zbiornikami mikroretencji. Postulowana nazwa zaczęła się już pojawiać w pismach między Stronami Porozumienia NARZECZ RETENCJONOWANIA WODY W LASACH SUDECKICH. O czym zaświadcza

Kapitan „NEMO”

Przeminęło z falą odrzańską

Skarby biskupa w Odrze

Legendy są nieodłącznym elementem naszego życia, a wielu żyje marzeniami. Czasami są to obiegowe gatki nie mające początku ani końca. Bywa, że są w zasięgu ręki i się spełniają, ale najczęściej bywa, że przynoszą rozczarowanie finałem, który powoduje upadek legendy.

Kilka z takich legend miały początek z okresu Festung Breslau. Najbardziej rozpalające wyobraźnię dotyczyły skarbów, które po oblężeniu Wrocławia przez Armię Radziecką nie zdążono wywieść z miasta.

Powiadano, że ostatnie oddziały SS wycofując się przed upadkiem twierdzy obrały kierunek na miejscowości Szewce – Pęgów. Odrę miały przekroczyć przez jaz Rędzin, niosąc ze sobą kilka ciężkich metalowych skrzyń. Natarcie oblegających w ostatniej fazie było tak gwałtowne, że wycofujące się oddziały, aby mogły ująć w rejon nowej koncentracji, w pośpiechu ukryły skrzynie na terenie stopnia. A w tych skrzyniach miały się znajdować złote precjoza i przeróżne kosztowności. Opowieść ta fascynowała Albina, który w latach 80. był kierownikiem stopnia Rędzin. Penetrował teren słuz, jazu i osiedla przystopniowego. Czynił to zawsze sam, nie informując pracowników o celu wędrówek z jakiś przyrzędem i stalowym prętem. Jako były kapitan rezerwy Wojska Polskiego wiedział co robić. Zaufanym opowiadał, że był oficerem kontrwywiadu i jest już bliski wielkiego odkrycia, co będzie sensacją na miarę historyczną. Do odkrycia skarbu SS jednak nie doszło, gdyż dyrekcja, w związku z całkiem innymi poczynaniami przeniosła go do głębokiej rezerwy. Gdzie obecnie przebywa nie wiadomo. Ale podobno czasami nocą na nowiu po osiedlu przystopniowym roznoszą się ciche, skradające się kroki i słychać trzask charakterystyczny dla licznika Geigera czy wykrywacza metalu. Co to będzie?...

Inna historia wiąże się z Ostrowem Tumskim we Wrocławiu. Przechadzający się Bulwarem Dunikowskiego z dużym zaciekawieniem patrzy na drugi brzeg Odry. Tam w ceglany murze

oporowym widnieją dawne wnęki kupieckie, przy których w minionych wiekach dokonywano przeładunku towarów na podstawiane łodzie ciężarowe. Jedną z tych wnęk znajdująca się na wprost katedry budziła największe zainteresowanie. Mówiło się, że w tym miejscu przed II wojną światową, aż niemal do jej zakończenia cumowała luksusowa motorówka biskupa. W trakcie oblężenia Wrocławia na tę motorówkę załadowano olbrzymie skarby biskupa i katedry i zatopiono w nurtach Odry. Na nic zdały się tłumaczenia, że głębokości w Odrze nie pozwoliłyby na ukrycie takiego obiektu, a wykonywane przez wiele lat rutynowe czynności trałowania nie wykazały objętościowo dużych przeszkód w dnie.

Bomba wybuchła za sprawą elektrowni wodnych. Remont urządzeń upustowych wymagał całkowitego opuszczenia piętrzenia na jazach. Wówczas przy prawym brzegu Odry, w pobliżu muru oporowego spod namułu ukazały się szczątki jednostki pływającej. Wieść obiegła Wrocław niczem uderzenia tam-tamów. Nad brzegami zgromadził się tłum ludzi żądnych sensacji. Przyholowany dźwig pływający podniósł niestety, mocno zniszczony kadłub dużej drewnianej łodzi. Jak się okazało, był to „szczupak” – łódź nośności do 10 ton, używana do transportu materiałów przy robotach regulacyjnych. Wyjaśniło się też, że trzy lata po wojnie wydobyto z nurtów Odry, szybko wyremontowano i zaczęto eksploatować na węźle wrocławskim. Szybko następująca zima nie pozwoliła odholować łódź do portu przed wystąpieniem zlodzenia. Łódź została wchłonięta przez lód. Ponieważ potrzeby sprzętu pływającego były tak wielkie, że nie zdążono przeprowadzić procedury rejestracyjnej. Nikt więc nie zgłosił zatonięcia obiektu. W taki stan rzeczy „szczupak” przetrwał w Odrze ponad 40 lat po to, by wzbudzić sensację.

W dalszym ciągu jednak co poniektórzy stawiają pytanie – gdzie jest łódź biskupa ze skarbami i gdzie jest skarb SS?

myk

Wpłacając 1% podatku dochodowego na rzecz Fundacji Otwartego Muzeum Techniki wspierasz ochronę dziedzictwa cywilizacyjnego Polski

Ustawa o działalności pożytku publicznego i wolontariacie wprowadziła możliwość przekazywania 1% podatku dochodowego przez osoby fizyczne na rzecz organizacji pożytku publicznego. Podatnik może wpłacić określoną kwotę do wysokości 1% należnego podatku na konto organizacji w okresie pomiędzy pierwszym dniem roku następującego po roku, za które dokonywane jest rozliczenie podatkowe a ostatnim dniem złożenia zeznania podatkowego (najpóźniej – 30 kwietnia) oraz wskazać ten fakt w formularzu PIT.

Wypełniony formularz PIT wysyłamy do Urzędu Skarbowego. Możemy być spokojni: urząd na pewno zwróci nam wydany 1%.

Jak przekazać 1% podatku na rzecz Fundacji Otwartego Muzeum Techniki

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki otrzymała status organizacji pożytku publicznego na podstawie Postanowienia Sądu Rejonowego dla M. St. Warszawy, XIX Wydziału Gospodarczego KRS w Warszawie z dnia 18 listopada 2005 r.

Aby przekazać 1 % podatku należy najpierw obliczyć wysokość podatku należnego Urzędowi Skarbowemu, a następnie odliczyć 1% od tego podatku, odrzucając grosze, tj. np. zamiast kwoty 36,60 PLN wpisać 36,00 PLN.

- Wypełniając zeznanie roczne **PIT-36** prosimy w części „Obliczenia zobowiązania podatkowego”, obliczyć 1 procent od kwoty z pozycji 180 w PIT 36. Uzyskaną kwotę wpisujemy odpowiednio w pozycję 181.
- Wypełniając zeznanie roczne **PIT-37** prosimy w części „Obliczenia zobowiązania podatkowego”, obliczyć 1 procent od kwoty z pozycji 110 w PIT 37. Uzyskaną kwotę wpisujemy odpowiednio w pozycję 111.

W ten sposób pomniejszają Państwo należny podatek i w zależności od sytuacji, jeżeli wychodzi nadpłata, to urząd skarbowy dolicza do niej kwotę 1%-ta, jeżeli zaś niedopłata, to pomniejszają ją Państwo o kwotę 1%.

Następnie prosimy wpłacić **pieniądze na konto Fundacji Otwartego Muzeum Techniki**. Wpłaty na konto mogą być dokonywane jedynie za pośrednictwem **banku lub poczty**. **Konto Fundacji Otwartego Muzeum Techniki: 06 1020 5226 0000 6002 0200 2244**

Na dowodzie wpłaty prosimy wpisać: **imię i nazwisko oraz adres wpłacającego, kwotę dokonanej wpłaty, nazwę Fundacji oraz tytuł wpłaty: „Wpłata na rzecz organizacji pożytku publicznego”**. Pokwitowanie wpłaty prosimy zachować.

Przypominamy, że odliczyć można tylko wpłatę dokonaną pomiędzy 1 stycznia a dniem złożenia zeznania podatkowego, jednak nie później niż do 30 kwietnia roku następującego po roku podatkowym, za który chcą Państwo skorzystać z odpisu. Jeżeli więc zechcą Państwo skorzystać z odpisu 1% za rok 2006, to wpłata musi zostać dokonana pomiędzy 1 stycznia 2007 r., a dniem złożenia zeznania podatkowego, nie później niż do 30 kwietnia 2007 r.

W imieniu Rady, Zarządu Fundacji oraz beneficjentów naszych działań, dziękujemy za przekazanie 1% podatku na realizację zadań mających na celu ochronę dziedzictwa przemysłowego i technicznego Polski – przeznaczymy go na rewaloryzację zabytkowej barki do roli centrum oświatowo-edukacyjnego Muzeum Odry FOMT.

*Z poważaniem,
prof. Stanisław Januszewski
Prezes Zarządu*

Korespondencje prosimy kierować na adres: Marian Kosicki, tel. 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

Mecenas Biuletynu: Browary Dolnośląskie „PIAST”; ODRATRANS S.A.;
Fundacja Regionu Wałbrzyskiego; Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wrocław