

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 45

Rok V

Maj 2007 r.

Klub Niekonwencjonalnej Techniki

6 marca 2007 roku na pokładzie HP Nadbór powołano do życia Klub Niekonwencjonalnej Techniki. Założycielami są Forum Niekonwencjonalnych Wynalazków, Konstrukcji, Pomysłów oraz Fundacja Otwartego Muzeum Techniki.

Klub zamierza popularyzować niekonwencjonalne spojrzenie na technikę, tak w odsłonach naukowych, technicznych, jak i humanistycznych. Przedmiotem jego refleksji oraz dyskusji staną się zjawiska nie znajdujące dzisiaj oparcia w nauce, których wyjaśnienie i spożytkowanie, ważyć może na naszej przyszłości i kształcie cywilizacji trzeciego tysiąclecia.

Spotykać się będziemy w każdą pierwszą środę miesiąca, zawsze o godz. 18.00, na pokładach zabytkowych statków Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, cumowanych przy Wybrzeżu Wyspiańskiego we Wrocławiu, vis a vis gmachu głównego Politechniki.

Działalność Klubu zainaugurował 4 kwietnia wykład dr Zbigniewa Osiaka „SZYBKOŚĆ ŚWIATŁA I ANTYGRAWITACJA”. Dr Z. Osiak to były wieloletni pracownik naukowy Uniwersytetu Wrocławskiego i Akademii Medycznej we Wrocławiu. Jest autorem pięciu książek z fizyki. Jego podręcznik akademicki „Elektryczność” oraz multimedialna encyklopedia „Twórcy teorii względności” są dostępne na serwerze Instytutu Fizyki Politechniki Wrocławskiej. Od ośmiu lat zajmuje się badaniem szczególnej i ogólnej teorii względności głównie z punktu widzenia historyka, krytyka i metodologa fizyki. Przybliżmy tutaj tezy jego wystąpienia.

Antygravitacja polega na tym, że cząstka próbna znajdująca się w polu grawitacyjnym **nie wirującej** masy źródłowej uzyskuje w pewnym obszarze przyspieszenie skierowane od centrum tej masy. W przypadku **wirujących** mas źródłowych we wzorze na przyspieszenie pojawiają się dodatkowe do-

datnie człony, których nie utożsamiamy z antygravitacją.

W ramach ogólnej teorii względności Einsteina można opisać zjawisko antygravitacji, związane z czarnymi dziurami, czyli kulami o bardzo dużym, ściśle określonym stosunku masy do promienia.

Z rozwiązania równań pola grawitacyjnego wynika bardzo prosty model czarnej dziury i jednocześnie model naszego Wszechświata. Można nazwać go modelem warstwowym – grawitacja, antygravitacja, grawitacja. W obszarze czarnej dziury mamy do czynienia z grawitacją. Przestrzeń na zewnątrz czarnej dziury składa się z dwóch warstw, w pierwszej występuje antygravitacja, a w drugiej – grawitacja.

Model czarnej dziury z otoczką antygravitacyjną został zaproponowany po raz pierwszy na V Forum Niekonwencjonalnych Wynalazków, Konstrukcji i Pomysłów w setną rocznicę powstania teorii względności. Promień przestrzenny takiej czarnej dziury jest równy grubości powłoki antygravitacyjnej. Każda z tych wielkości jest równa połowie promienia Schwarzschilda. W centrum czarnej dziury przyspieszenie grawitacyjne cząstki próbnej jest równe zeru, po czym jego bezwzględna wartość rośnie wraz ze wzrostem odległości od środka. W warstwie antygravitacyjnej przyspieszenie skierowane jest od centrum źródłowej masy i rośnie do granicy z warstwą grawitacyjną. Następnie przyspieszenie zmienia zwrot, a jego bezwzględna wartość maleje wraz ze wzrostem odległości od centrum.

Przedstawiony model, wynikający z założenia o stałości szybkości światła w próżni względem dowolnego układu odniesienia, odbiega od poglądów powszechnie głoszonych na temat czarnych dziur i antygravitacji. Jak na Ziemi wykazać istnienie czarnych dziur z otoczką antygravitacyjną? W tym celu

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



Wykład dr Zbigniewa Osiaka

należy zmierzyć w rurze próżniowej ustawionej pionowo tuż pod powierzchnią ziemi i tuż nad powierzchnią ziemi stosunek drogi przebytej przez światło do czasu jej przebycia. Jeżeli różnica kwadratów tych pomiarów będzie równa kwadratowi drugiej prędkości kosmicznej, to zostanie potwierdzone istnienie czarnych dziur oraz zjawiska antygravitacji. Eksperyment ten byłby nowym testem ogólnej teorii względności. Należy podkreślić, że w ogólnej teorii względności wartość prędkości światła w próżni jest określona przez znikanie kwa-

dratu przedziału czasoprzestrzennego, a nie jako stosunek drogi przebytej przez światło do czasu jej przebycia.

Nasz Wszechświat można potraktować jako olbrzymią jednorodną czarną dziurę. Izoluje go od reszty wszechświata obszar przestrzeni, w którym występuje antygravitacja. W ramach proponowanego modelu można bez trudu wyjaśnić paradoksy kosmologiczne Seeliger'a i Olbersa oraz odstępstwo od prawa Hubble'a dotyczącego liniowej zależności między poczerwienieniem światła docierającego z galaktyk a ich odległością od obserwatora ziemskiego.

Po wykładzie rozwinęła się burzliwa dyskusja, w której między innymi wzięli udział komandor Mieczysław Wróblewski, profesorowie Andrzej Radosz (Politechnika) oraz Bernard Jancewicz (Uniwersytet).

9 maja zapraszamy na spotkania z mgr inż. Marcinem Kaczmakiem, który przedstawi „Niesamowite pomysły, niezwykle urządzenia (Tesla, Brown)”. Na kolejnym zaś wieczorze (6 czerwca) Jerzy Dora mówić będzie o „Układach przetwarzania energii”.

Zapraszamy wszystkich zainteresowanych dziejami i przyszłością nauki i techniki, zwłaszcza w tych ich obszarach, które nie mieszczą się w paradygmatach nauki akademickiej.

Stanisław Januszewski

Silnik lokomotywy Ls40

Wreszcie po umyciu wiemy co nieco o silniku, którego odbudowa przed nami staje. Pierwotnie lokomotywa o masie służbowej/próżna 16.000/15.800 kg, wyposażona była w silnik wysokoprężny, 4-cylindrowy, stojący S64L o 1200 obr/min i mocy 44/48 KM. Rozruch odbywał się przy użyciu rozrusznika elektrycznego lub korbą z odprężnikami. Lokomotywa mogła na prostej rozwijać prędkość przód/tył 2,83; 4,63; 7,43 i 12 km/godz. i holować doczepy o łącznym ciężarze do 293 ton. Na 1 godzinę normalnej jazdy zużywała 4,9 kg ropy i 3,2 kg smaru

Zakłady Porcelany Elektrotechnicznej w Ciecho- wie zakupiły ją u producenta 20 kwietnia 1959 r., a 16 maja lokomotywa ruszyła w podróż do Ciecho- wa.

Z 28 lutego 1978 r. pochodzi protokół odbioru lokomotywy po naprawie głównej. Zakres prac objął wymianę silnika spalinowego, naprawę ostoi przy podwoziu, naprawę poszycia, części stolarskich i tapicerki, naprawę sprężarki, odoliwiaczy, podzespołów układu sterowania, przezwójenie wirnika i wymianę wału wirnika i cewek stojana, wymianę sprzęgów hamulcowych, styków, części izolacyj-





nych, cewek prądowych, wreszcie i skalowanie wskazań przyrządów pomiarowych.

Oryginalny silnik zastąpiono nowym (także produkcji Wytwórni Silników Wysokoprężnych „Andoria” w Andrychowie) typu S324HL nr fabr. 13501, o mocy 60 KM, zbudowanym w 1975 r. Jego stan stanowić będzie przedmiot wykonywanych wkrótce ekspertyz, a już w połowie marca, jeśli pogoda dopisze, podejmiemy prace antykorozyjne i malarskie lokomotywy.

W marcowe i kwietniowe weekendy grupa 14 studentów Politechniki Wrocławskiej, w ramach

prowadzonej przez Fundację Letniej Szkoły Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego i Technicznego, prowadziła roboty antykorozyjne lokomotywy i przygotowywała ją do położenia powłok antykorozyjnych i malarskich. Zdemonstrowano osłony silnika, które powędrują do Świdnickiej Fabryki Pomp (Grupa Powen – Wafapomp SA). Powrócą wypiaszkowane i pomalowane. Pod kierunkiem Piotra Sałapuka rozpoczęto też czyszczenie i przegląd silnika, który szczęśliwie jest kompletny i wszystko wskazuje, że „odpali”.

Grzegorz Hada-Jasikowski

Remont ferdeków

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



żenie uzmysłwić. Nie będzie rozwoju gospodarczego bez kultury, bez stałego kultywowania tradycji i troski o dziedzictwo.

W transporcie ferdeków wsparli nas słuchacze Letniej Szkoły Archeologii Przemysłowej i Regional-

ny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, którego Oddział Gospodarczy użyczył transportu. SIK A Poland SA przekazała z kolei powłoki antykorozyjne i farby nawierzchniowe, dzięki czemu pokrywy odzyskają blask.

V Międzynarodowy Warsztat Archeologii Przemysłowej Bukareszt – Reșița – Timișoara 17–22.04.2007

Już po raz kolejny studenci Politechniki Wrocławskiej, członkowie Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego „Ochrony zabytków techniki HP Nadbór” uczestniczyli w warsztatach organizowanych przez Ministerstwo Kultury i Rumuński Komitet TICCIH (Międzynarodowego Towarzystwa Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego).

Wyniki swych studiów i doświadczenia w pracy na rzecz ochrony dziedzictwa kultury technicznej prezentowali: Tadeusz Kłodowski (mówił o Sowiogórskich Festiwalach Techniki, o Międzynarodowych Warsztatach Naukowych Studentów prowadzonych od 2003 r. w Dzierżoniowie, Świdnicy, Bielawie, o warsztatach archeologii przemysłowej Fundacji OMT adresowanych do młodzieży szkolnej studenckiej) i Agnieszka Włostowska (przedstawiała prace studentów Politechniki Wrocławskiej – koncepcje zagospodarowania i rewitalizacji zespołów poprzemysłowych Wrocławia i barki odbudowywanej przez Fundację). Mówili oni również o pracach Tomasza Dąbrowskiego (multimedialne muzeum techniki), Magdaleny Cieślak (projekt rewitalizacji Cypla Śledzia na wyspach Sołowieckich – morze Białe, Rosja) i Michała Adamczyka, który przy-

gotował prezentację browaru Żywiec i funkcjonujących tam zabytkowych urządzeń i linii technologicznych.

Uczestnicy Warsztatu odbyli również interesującą podróż studialną, od Bukaresztu do Aniny, Reșiței i Timișoary. Zwiedzając m.in. XIX-wieczne kopalnie węgla kamiennego w Aninie, elektrownię szczytowo-pompową z 1904 r. w Grebli, hutę w Reșiței, powstałą tam już w 1771 r., słynne zakłady budowy parowozów i skansen kolejowy z pierwszym parowozem powstałym w Reșiței w 1872 r., elektrownię wodną z 1910 r. i XIX-wieczny browar w Timișoara aktywnie włączyli się w dyskusję na temat pożądanych kierunków polityki ochrony dziedzictwa cywilizacyjnego rumuńskiego Banatu.

Doświadczenia organizowanych przez Fundację i MSKN warsztatów sowiogórskich, letniej szkoły archeologii przemysłowej, odbudowy przez młodzież zabytkowych statków odrzańskich i wielu zabytków z kolekcji Sowiogórskiego Muzeum Techniki, działań wspieranych przez Politechnikę Wrocławską, samorządy lokalne, programy operacyjne Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego czy Ministerstwa Pra-



Powyżej: Elektrownia wodna Timisoara
Obok: Huta Resita – wielki piec





Powyżej: Pierwszy parowóz zbudowany w Resita, 1872

Obok: Wodociągowa wieża ciśnienia, Timisoara, 1914

cy i Polityki Społecznej budziły żywe zainteresowanie. Owocować będzie zapewne szerszym udziałem studentów uczelni rumuńskich, węgierskich, włoskich, niemieckich, szwajcarskich, an-

gielskich, mołdawskich, w tegorocznym wrześniowym, piątym już Sowiogórskim Festiwalu Techniki.

Agnieszka Włostowska

Kanał de Berry

W Val de Cher podjęto w 1978 r. budowę Muzeum Kanału de Berry, zasadzając je na wciąż jeszcze odbudowywanej hucie i wielkim piecu opalanym drewnem. Zakłada się, że do 2008 r. zespół zostanie w pełni zrewaloryzowany, ale już dzisiaj udostępnia się bogatą kolekcję dokumentów, obrazów, makiet, autentycznych drewnianych wrót śluz, oryginalne barki kanałowe.

Polecamy te muzeum wszystkim, którzy trafią nad Loarę i Cher. A jeśli już się tam znajdziecie to stamtąd ledwie kilka kroków do słynnego Kanału de Berry, drogi wodnej Berry, szlaku pozostającego znakomitym dokumentem dziedzictwa kulturowego Europy, wpisanego na listę dziedzictwa światowego UNESCO, świadka epoki Cesarstwa, trzech republik i trzech wojen prowadzonych na terytorium Francji

Tradycje żeglugi Francji centralnej sięgają wieków średnich. Z uwagi na znaczenie polityczne i ekonomiczne prowincji do końca XV w. opracowano kilka projektów połączenia jej przez Loarę z Sekwaną. W 1484 r. za panowania Karola VIII Stany Generalne zaaprobowaly w Tours projekt połączenia kanałem rzek Yèvre i Auron a dalej rzek Allier i Cher.

Podjęto roboty hydrotechniczne i już w 1490 r. uruchomiono na tym odcinku żeglugę barkami długości 13,8 m. W latach 1503–1511 podjęto nowe pra-

ce na Yèvre. Wg. planów opracowanych przez Leonarda da Vinci do 1510 r. zbudowano służbę w Vierzon, umożliwiającą swobodną żeglugę aż do Bourges. W latach 1547–1553 skanalizowano rzekę Auron między Dun-sur-Auron a Bourges. Tę drogę wodną wykorzystywano dla transportu soli i artykułów spożywczych oraz eksportu produktów lokalnych (żelazo, węgiel, wełna, olej, wina etc). Potrzeba skomunikowania z krajem hut królewskich w Clavières położonych między Ardenes i Chateauroux sprawiła, że w 1728, 1768 i 1772 pojawiły się projekty rozbudowy tej drogi wodnej.

W 1809 r. dyrektor urzędu Dróg i Mostów zdecydował, że realizowany będzie projekt inż. Josepha Michela Dutens (1765–1848), a kanał będzie biegł równoległe do rzeki Cher od Montluçon do Vierzon. Jednak gdy prace rozpoczęto, zgromadzenie generalne Cher zdecydowało w 1810 r., że trasa kanału odejdzie od Cher i do Vierzon wieść będzie przez Bourges, między rzekami Cher a Loarą, i przeznaczyło kwotę 500.000 franków dla opracowania nowej jego technicznej trasy. Zyskała ona w 1819 r. akceptację króla. Prace projektowe trwały długo ale realizacja prowadzona była w tempie o wiele szybszym. W 1828 podjęto eksploatację nowego kanału między Cher-Loarą a Tours, w 1830 między Bourges a Vierzon, w 1837 od Sancoins do Marseilles-lès-Aubigny, w 1838 między Bourges a



Trasa kanału

wieziono 238016 ton ładunków) długości 69,74 km z 27 śluzami (10 śluz 30,0×4,0 m i 17 śluz o wymiarach 27,75×2,7 m) pokonywał różnice poziomów między Montluçon a Saint-Amand – 40,7 m, a między Saint-Amand i Fontblisse – 27,20 m. Odcinek „Zachodni” długości 48,12 km z 17 śluzami (27,75×2,7 m) między Fontblisse a Liénèsse: pokonywał różnicę poziomów 10,45 m, a między Mirlouets i Marseilles-lès-Aubigny – 26,45 m (prze-transportowano nim w 1926 r. 195.258 t. towarów). Odcinek „Północno-Wschodni” długości

Montluçon, w 1839 od Sancoins do Fontblisse i od Vierzon do Noyers-sur-Cher. W 1841 r. zakończono kanalizację rzeki Cher.

Początkowo projektowany kanał nosił miano kanału Cher, od 1814 określano go nazwą Kanału Księcia Berry, od 1830 r. przyjęto dlań miano Kanału de Berry. Połączył Montluçon z Tours, a przez rzekę Cher zyskał połączenie z Loara. Na dystansie 322 km przecinał trzy departamenty: Allier, Cher i Loir et Cher. Nowy szlak wodny 59 km. prowadzony był skanalizowaną Cher a 261 km kanałem, którego znaczący odcinek długości 194 km poprowadzono przez departament Cher. Na trasie kanału zbudowano 116 śluz, 37 portów, 209 mostów o świetle 3,0 m, w tym wiele zwodzonych różnych systemów. Z chwilą wstrzymania żeglugi towarowej na kanale w 1955 r. 70 mostów ruchomych było już zastąpionych stałymi. Na kanale wyróżniono trzy odcinki. „Południowy” (przez który w 1926 r. prze-

142,21 km z 51 śluzami o wymiarach 27,75×2,7 m i dwoma o wymiarach 31,0×5,2 m) pokonywał różnicę poziomów 119,75 m (w 1926 r. przewieziono nim 250.778 ton ładunków). Na połączeniach kanału z rzekami Cher i Loara (o łącznej długości 2,4 km) wykonano specjalne śluzy workowe (2), na nieregularnym eliptycznym planie (31,0×5,2 m), zamknięte drewnianymi wrotami. Na skanalizowanym odcinku rzeki Cher znajdziemy 16 śluz o wymiarach 31,0×5,2 m. Wszystkie umożliwiają przejście standardowym dla kanału barkom 50–60-tonowym. Śluzy krótsze odpowiadają modelom opracowanym przez Leonardo da Vinci, dłuższe są dziełem francuskiego inż. Adama Craponne (1527–1576).

Niektóre ze śluz mogły pełnić również rolę suchych doków stoczniowych, umożliwiając i prowadzenie remontów taboru śródlądowego. Nadawano im większe wymiary 6,0×33,0 i 7,0×40,0 m. Powstała tu także śluza podwójna, jak ta w Queugne



Kanał w Saint-Amand-Montrond.2005, Jacques Mossot



Most kanał w Vaux, 2004 Jean-Claude Cailloux



Pont-canal de la Tranchasse, 2005,
Jacques Mossot

na południowym odcinku kanału, wyjątkowa na tym kanale.

Na kanale powstało 5 mostów kanałowych, 4 w okolicach Montluçon, a jeden w pobliżu Noyers. Najdłuższym (96,0 m) jest most ponad rzeką Cherk/Saint Amand Montrond, powstały w latach 1819–1834 pod kierunkiem Josepha Michela Dutens.

Kanał de Berry zasilany był wodą z rzek Cher, Queugne, Arnon, Yèvre i z trzech zbiorników: Goule, Pirot i Reuilbat. Wodę do kanału z rzeki Allier podaje również elektrownia szczytowo-pompowa Mornay.

W 1865 r. na kanale regularnie pływało 900 barek, w 1939 już tylko 165. W 1955 r. na kanale wstrzymano żeglugę. Spowodowało to zamulenie kanału a także śluz. Jedni się od kanału odwrócili, inni próbowali wykorzystywać jego odcinki dla wędkarstwa. Jeszcze inni zajęli trasę techniczna kanału lokując na niej parkingi samochodowe, zakłady przemysłowe, warsztaty i obiekty sportowe. O żegludze, nawet turystycznej, przez wiele lat nawet nie myślano. Dzisiaj pozostało nie więcej niż 200 km kanału wypełnionego wodą, w tym 18 km odcinków żeglownych. Niestety budowa autostrady A10 zniszczyła połączenie rzeki Cher z Loarą w Tours. W 1990 r., czerpiąc ze środków Unii Europejskiej, podjęto rewaloryzację. Pierwszy 12-kilometry odcinek między Selles-sur-Cher a Noyers uruchomiono w 1993 r., a drugi 3-kilometry w Vierzon.

List do Redakcji

Dlaczego organizacje typu zielonego (*ci, co walczą przeciwko ochronie środowiska*) niemal zawsze alergicznie reagują na wszelkie działania związane z gospodarką wodną? Jednak największą wysypkę wywołuje u nich wzmianka o żegludze.



St.Amand.most zwodzony, odbudowa,2003

Charakterystycznymi na kanale jednostkami są tradycyjne modele barek długości 27,5 i szerokości 2,60 m, budowanych w stoczniach ponownie funkcjonujących w Vierzon, Montluçon, Sancoins, St. Amand-Montrond-Dun, Marseille-lès-Aubigny. Żeglarze i marynarze holowali swoje barki, czasami wraz z całymi rodzinami. Dziennie pokonać mogli co najwyżej 18–20 km. Dzisiaj ich miejsce zajmują łodzie motorowe, różnej wielkości, wynajęte można na dzień, tydzień albo i dwa. Wystarczy okazać paszport.

Żegluga kanałowa odkrywa przed turystą bogactwo kultury regionu, jego tradycję, style życia miejscowych społeczności, bogactwo atrakcji. Wskażmy tylko na port w Marseille-les-Aubigny, przepiękną średniowieczną starówkę Apremont-sur-Allier, kaskadową śluzę Guetin. W Bourges znajdziemy wspaniałą pałac Jacquesa Coeur i imponująca XIII-wieczną katedrę.

Bibliografia

1. Chambareau René et Jamot-Robert Christelle, *Le Canal de Berry*, Editions Associées de France, Montluçon, 1998.
2. Valérie Mauret-Cribellier et Robert Malnoury, *Le canal de Berry, Centre Auvergne, Itinéraires du Patrimoine*, Orléans 2001.

Zielono mi...

Dlaczego? Nie sposób na to odpowiedzieć jednoznacznie, ale można domniemać.

Swego czasu mówiło się, że jeżeli jakiś profesor już się „wypalił” lub nie sprawdził się w swojej specjalności, przechodził do obozu chroniącego rzeko-

mo jakieś bliżej nie określone środowiska. Większość uczelni w Polsce ulegając modzie, a może i naciskom tworzyły wydziały dla chcących chronić. Mamy więc już szeroką kadrę pro-eko, która tak dokładnie to już rozumie co to jest eko, ale dlatego jest pro to potrafi wyjaśnić dokładnie, jak opisane jest w broszurkach dla szkół podstawowych. Takie argumenty słyszymy często zamiast rzetelnych wypowiedzi.

Dawno temu istniała Liga Ochrony Przyrody, której symbolem był żubr. Młodzieży od szkół podstawowych wpajano poszanowanie przyrody. Może przebieg tego wpajania nie był tak naukowy i symbolizował niby tylko faunę. Uczono jednak o sposobie odżywiania się zwierząt, a więc było i o florze z szerokim oddziaływaniem na pokolenia. Dziś nie słyszy się, by wykształceni pod względem eko nawiązywali do tych tradycji. Jeżeli już to z rzadka i jakby mimo woli. A nas w szkole żegluga uczyło na przykład, jak malować burtę, aby farba (tera) nie skapywała z pędzla do wody w basenie portowym. To chyba jak na żeglugę poniewieraną już jest coś.

Wiele trudności mieli projektanci przy uzgodnieniu modernizacji stopnia Lipki na Odrze, bo rejon ten objęty jest programem ochrony „Natura 2000”. Jakże trudno było wytłumaczyć, że warunki jakie tu powstały są wynikiem działania człowieka i wytworzonej przez niego zabudowy technicznej. W

wypadku awarii budowli piętrzącej system ten na pewno ulegnie zagładzie.

Z kolei budowę stopnia Malczyce opiniowano pozytywnie porównując do efektów uzyskanych po latach na stanowisku spiętrzonym Brzeg Dolny. Stopień oddany do eksploatacji w 1958 roku potrafił wytworzyć unikatowe siedlis. Opinia ta płatna była przez Ministerstwo Środowiska. Późniejszy sprzeciw na naradach własnych zieloni uzasadniali między innymi tym, że „prawdopodobnie u stopy prawobrzeżnego wału ppow. rozwijają się unikalne rośliny”. Tak, **prawdopodobnie!**

Zastanawiające jest, skąd wzięły się pieniądze na utrzymanie tak długo, tak wielkiej ilości ludzi protestujących w dolinie Rospudy? Później Unia groziła Polsce sankcjami. Dlaczego? Możemy przypuszczać, że to nie nasze pieniądze.

Przecież pamiętamy plan Stolpego. Lewobrzeżne tereny (niemieckie) Odry miały rozwijać się gospodarczo, przynosząc zyski, a prawobrzeżne (polskie) miały pozostać oazą natury, z czasem co raz bardziej dziczejące. Do zwiedzania przez ludzi z lewego brzegu. Rospudę też należy zachować w stanie nienaruszonym. Tu będą przyjeżdżać dobrze sytuowani ludzie z zachodu, aby podziwiać naturę i przy okazji dokarmiać tuziemców. Jest o co walczyć.

JC

Do Jurka, któremu jest „Zielono...”

Moje doświadczenie

Zgadzam się z Tobą, że trudno jest z zielonymi dyskutować, bo z założenia oni są przeciwni żegludze. Mimo, że nasze działania niejednokrotnie są zbieżne, oni tego nie dostrzegają, a wręcz nie uznają. Dlatego chcę podzielić się moimi działaniami w tej dziedzinie, a właściwie przytoczyć jeden tylko przykład.

W drugiej połowie lat 70. XX w. było głośno o odkryciu rud żelaza na Suwalszczyźnie. Tuż za granicą północną Polski dymiły kominy hut w enklawie Kaliningradzkiej. Ewentualne wydobycie rudy miało być kierowane do Huty Warszawa. Należało ją tam dowieźć, więc trzy rodzaje transportu tj. kolejowy, drogowy i wodny miały w trybie pilnym dostarczyć informacji o swoich możliwościach.

Do organizacji przewozu włączyła się również żegluga. Zjednoczenie Żegluga Śródlądowej i Stoczni Rzecznych zleciło Navicentrum wykonanie odpowiedniego opracowania. Mnie przypadło dokonanie tego. Wyznaczony czas był tak krótki, że nie mogło być mowy o opracowaniu studialnym. Ostatecznie ustalono, że będzie to informacja¹, zgodnie z duchem czasu nosząca całkiem niewinny tytuł. Ale do przewozu przyjmowano zestawy pchane nośności 1000 ton. Rocznie do wywiezienia przewidywa-

no ok. 3 mln. ton rudy. Przygotowałem konspekt opracowania i udałem się do Zjednoczenia celem uzgodnienia. Ponieważ zapoznałem się swego czasu z Biebrzą na zasadzie wycieczek łodzią wiosłowo-pychową, miałem już wyrobione zdanie o możliwościach żeglugowych, ale i również o walorach przyrodniczo-krajobrazowych tej rzeki. Przedstawiłem więc swoje negatywne zdanie o wprowadzeniu na Biebrzę tak wielkiej floty.

Temat Biebrzy pan pełnomocnik miał dobrze opanowany. Nim przedstawiłem swoje argumenty musiałem wysłuchać relacji o drogach wodnych w ujęciu historycznym, ze szczególnym uwzględnieniem rzeki Biebrzy. Dokumenty historyczne świadczą, że już w XIV w. tą rzeką wywożono płody rolne, a szczególnie leśne z Podlasia. Była łącznikiem Wisły za czasów Królestwa Polskiego (zaborcy) z Kanałem Augustowskim. Przed II wojną światową była uznawana za drogę wodną i za taką została uznana Zarządzeniem Ministra Żegluga z dnia 22.09.1952. Można więc Biebrzę przystosować do współczesnych warunków transportowych. Rozmowa była skończona. Miałem teraz jechać, aby w terenie zapoznać się obecnymi warunkami.

No cóż, wziąłem więc delegację i pojechałem do Augustowa. Zrobiłem to tym chętniej, że kierownikiem Kanału Augustowskiego był mój kolega z klasy szkoły elbląskiej, Edmund Franciszek. Z gościny u niego zapamiętałem olbrzymie półmiski ze smażoną sielawą. A je się ją z mlaskaniem. Wreszcie Edmund załatwił motorówkę w Delegaturze Żegluga Mazurskiej i popłynęliśmy na Biebrzę. To co widziałem nie potrafię opisać. Była wiosna i na łęgach mogłem podziwiać toki batalionów. Nic więcej nie mogę tu dodać.

Już od początku zadania wiedziałem, że moja opinia musi być negatywna. Utrata sielawy i wypłoszenie batalionów nie mogą być argumentem decydującym. Wówczas przedstawiłem argumenty

techniczne. Zajdzie potrzeba budowania śluz o wymiarach co najmniej 120 x 12 m. Biebrza prowadzi mało wody, która dodatkowo zasila łęgi i boczne koryta. Zabraknie więc wody na śluzowanie i trzeba będzie ją doprowadzać z jeziora Wigry. Ale przy zasilaniu poziom zwierciadła wody w jeziorze może opadać 1,2-122,0 cm/rok. Cyfrę podałem z sufitu, ale argument był decydujący. Żegluga wyłączyła się z przewozów.

Co jest z wydobywaniem rudy – nie wiem. W roku 1993 został utworzony Biebrzański Park Narodowy, najwięksi w Polsce.

¹ M. Kosicki „Informacja o możliwościach połączenia Kanału Augustowskiego z drogą wodną Wisły” (maszynopis) Navicentrum Wrocław 1978 r.

W gazetach (lub czasopismach) napisali, w radio nadali

„Rospuda”

1. W ostatnich dniach lutego 2007 roku jak kraj długi i szeroki przetaczała się przez Polskę gorąca dyskusja nad przebiegiem obwodnicy Augustowa przez dolinę rzeki Rospuda. Głównie za sprawą „krzykliwych ugrupowań quasi-ekologicznych (...), ich nad podziw łatwego dostępu do mass mediów” – jak napisał inżynier Wojciech Kuczkowski w artykule „Co o tym sądzę” („Gospodarka Wodna” nr 12/2006 r.).

Nie inaczej było pewnego późnego popołudnia. W Polskim Radio Wrocław (Radio „RAM”) trwała audycja na żywo, w której słuchacze prezentowali swoje coraz bardziej emocjonujące opinie ZA lub PRZECIW. Atmosfera kolejnych wypowiedzi radiosłuchaczy – podgrzewana umiejętnie przez prowadzącego audycję – sięgała zenitu. W tym momencie jeden z Braci „Bractwa Mokrego Pokładu” dozwonił się do rzeczoności Radia i – nagrywając się na magnetofon na żywo – zadał jedno pytanie: A GDZIE PODZIAŁA SIĘ ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA ?! O ileż spokojniej odbywała by się dyskusja stron konfliktu nad Rospudą, gdyby jej przyczyna, czyli przeciążone ciężarówkami i hałasem zarówno mieszkańców osiedli wzdłuż nich położonych jak i samych lasów doliny Rospudy. Gdyby potoki (rzeki?) ładunków płynęły drogami wodnymi śródlądowymi daleko poza Augustowem jak i samą doliną Rospudy. Ba, może poza całym jej dorzeczem?! Tak jak to się dzieje wokół innych miast Europy ? Np. Brukseli czy Strasburga ? Byłby wtedy czas na spokojną dyskusję nad rozwiązaniem *tego Węzła Gordyjskiego* przyczyn oraz skutków konfliktu, nad SPEŁNIENIEM ROSNĄCYCH SYSTEMATYCZNIE STANDARDÓW OCHRONY ZDROWIA I ŻYCIA PRZYRODY I LUDZI.

Ta nagrana wypowiedź nie została wyemitowana na żywo. Może Radio „RAM” wyemitowało ją w późniejszym terminie ? Może na „święty nigdy”?

2. „Konflikt o Rospudę przekroczył już ramy kontrowersji pomiędzy inwestorami a ekologami Media zaroili się od „specjalistów” (...) trzeba zwrócić uwagę na fakt, że w licznych dyskusjach (...) brak jest niemal całkowicie wypowiedzi fachowców, specjalistów od (...) analiz (...) procedur (...) itp. Nie brak natomiast autorytatywnych wypowiedzi w tej sprawie aktorek, piosenkarzy i innych bohaterów kolorowych magazynów. (...) Wiedza ta przypomina świadomość zrewolucjonizowanych zwierząt opisanych przez Orwella w „Folwarku zwierzęcym” – cztery nogi dobre, dwie złe!” – Jak napisał doktor Janusz Radziejowski w artykule „Pytania wokół sporu o Rospudę” („Gospodarka Wodna” nr 4/2007 r.).

3. Pierwszego marca 2007 roku – gdy w lasach doliny Rospudy ekolodzy rozpoczęli zwijanie protestującego miasteczka namiotowego (gdyż rozpoczął się okres ochronny dla niektórych gatunków ptaków i wykonawca i tak nie mógłby wjechać do lasów państwowych jakimkolwiek sprzętem, a mass media „brały na warsztat” inny protest – tym razem protest mieszkańców w sprawie trasy przebiegu „zakopianki”) w przeciwległym krańcu Polski odbyła się równie gorąca dyskusja, przy jednym, dużym stole. W Starostwie Powiatowym w Kłodzku, przy udziale samorządowców i naukowców Klub Przyrodników ze Świebodzina dyskutował z przedstawicielami Lasów Państwowych, Parków Narodowych i innych organizacji ekologicznych o zasadach wyboru miejsc pod wielofunkcyjne zbiorniki małej retencji położonych w górach. Efektem tej rzeczowej dyskusji będą: objazd terenowy, wybór najlepszych lokalizacji miejsc, wskazanie źródeł finansowania, podpisanie stosownych porozumień i umów, wreszcie – budowa wielofunkcyjnych zbiorników małej retencji w okresie najbliższych trzech lat.

Przyrodnicy z dumą prezentowali dotychczasowe osiągnięcia na rzecz ochrony przyrody. W tym

wykonaną jeszcze w XX wieku ścieżkę turystyczną prowadzącą przez największe w Polsce, bardzo cenne przyrodniczo torfowiska górskie (tzw. „wysokie”), może starsze niż lasy nad Rospudą, a nawet setki razy starsze niż nasze Państwo. Konkretnie: wielokilometrowy pomost usytuowany na palach drewnianych wbitych w dno głębokiego bagna. CIEKAWIE JAK TEGO DOKONANO ?! Nie wiadomo. Ale tylko dlatego, że zarówno przy budowie drogi przez bezodpływową dolinę bagienną, jak i na dys-

kusji przy jednym stole gościnnego Starostwa Powiatowego w Kłodzku żadnych przedstawicieli mass mediów nie było. O czym donosi z dumą odkrywca tych nieznanych nikomu a niesamowitych odległych miejsc i wydarzeń, korespondent FOMT, „Bractwa”, ich Biuletynu „Prosto z Pokładu” oraz „POLISH GEOGRAPHIC”

Kapitan "NEMO"

Z pozycji obserwatora

Rospuda i nie tylko

Z pewnym zdziwieniem czytam niektóre fragmenty poprzednich wypowiedzi. Nie będę tu nawet komentował pierwszego listu, bo niekóre zawarte w nim pytania z gatunku „kto za tym stoi” czy wzmianki o niemieckich rewizjonistach przypominają raczej wypowiedzi niektórych polityków, zarówno tych sprzed lat, jak i obecnie rządzących.

Zastanawia mnie fakt, że dla dwóch pierwszych autorów problemem jest, kto finansował uczestników protestów. Otóż jestem w stanie sobie wyobrazić, że może bilet kolejowy, kanapki czy jajecznicę zrobioną na kuchence turystycznej sfinansowali sami uczestnicy protestu, a nawet pomogli im w tym ludzie, którym działania te są bliskie (np. niżej podpisany).

Z kolei Kapitan Nemo dziwi się, że w sprawie np. Rospudy występowały różne osoby o charakterze publicznym (np. artyści), nie będące specjalistami. Cóż, tylko w ten sposób da się obecnie „przebić” do mediów.

Myślenie typu „po nas tylko potop” było charakterystyczne dla minionego ustroju. Brak natomiast refleksji, że jeśli zniszczymy teren wartościowy przyrodniczo, to już go nigdy mieć nie będziemy. Ponadto dziwi mnie brak zwykłego namysłu o charakterze techniczno-ekonomicznym. Jako inżynier (choć innej specjalności) wiem dobrze, jak buduje się drogi na terenie łatwo dostępnym, o korzy-

stnej sytuacji geologicznej. Wiem też, jakie koszty byłyby przy budowie drogi na estakadzie przez bagna (tu podstępnie zadam pytanie – a może właśnie te olbrzymie koszty tak przyciągają niektórych polityków).

Należy zdawać sobie sprawę z faktu, że budowa w trudnych warunkach geologicznych będzie trwała wiele lat, natomiast wypowiedzi polityków sugerują, że to tylko kilka miesięcy. Raczej należałoby jak najszybciej wykonać kilka przejść nadziemnych dla pieszych, uruchomić sygnalizację świetlną, można też postawić patrol policji.

Bardzo zdziwiło mnie stwierdzenie, że tzw. zieloni są przeciwni żegludze. Znając wiele osób z tego środowiska wiem, że większość z nich jest za transportem wodnym (choć czasami ich protesty w niektórych sprawach mają przesadny charakter).

Pozostaje problem technicznych i ekonomicznych możliwości transportu wodnego. Wożenie ciężarówek barkami jest pomysłem dziwnym. Nawet kolej jest to kłopotliwe (mało osób wie, że ciężarówka nie mieszczą na typowe platformy kolejowe, a specjalne wagony są drogie, no i trzeba je mieć). Oczywiście można wozić kontenery, zarówno wodą, jak i kolejną, co byłoby doskonałym rozwiązaniem. Jednak pamiętajmy, że Odra czy Wisła nie będą nigdy Renem czy Łabą. Nie wspomnę tu o mniejszych rzekach.

redaktor techniczny

O turystyce wodnej na Odrze wrocławskiej

Odra, druga co wielkości rzeka Polski, ma duże walory przyrodnicze i krajobrazowe. Połączenia z systemem wodnym Europy to dodatkowy atut Odry. Mimo swojego uroku, wielu atrakcji i międzynarodowego charakteru Odra nie ma znaczenia jako szlak turystyczny, ponieważ nie jest w przystosowana do żeglugi pasażerskiej i turystycznej. Panuje powszechna opinia, że Odra to rzeka zaniedbana i zapomniana.

Niezwykle atrakcyjny jest wrocławski odcinek Odry. Płynąc Odrą wrocławską możemy oglądać za-

równie piękne nadodrzańskie krajobrazy, jak i wspaniałe zabytki Wrocławia, które oglądane z wody nabierają dodatkowego uroku. Bohdan Krakowski w przewodniku „Kajakiem po Odrze we Wrocławiu” pisze: „Nie ma w Polsce tak atrakcyjnej rzeki, z której można by podziwiać zabytki miasta i piękno nadodrzańskiej przyrody – łąk, lasów i spotkać różne gatunki ptaków wodnych”.

Wrocław ma największy i najbardziej rozbudowany węzeł wodny w Polsce, który rozciąga się na 25 kilometrowym odcinku Odry w obrębie aglome-

racji wrocławskiej. Tworzą go koryta Odry, łączące je kanały i cztery jej dopływy: Oława, Ślęza, Bystrzyca i Widawa oraz obiekty hydrotechniczne. Znajdują się tu 10 śluz, 12 jazów i wiele innych urządzeń hydrotechnicznych. Stare nabrzeża, śluzy, jazy i inne urządzenia oraz zabytkowe obiekty stałe i pływające są jednym wielkim muzeum techniki. We Wrocławiu jest 12 wysp oraz 112 mostów i kładek. Pod względem ilości mostów Wrocław jest czwartym miastem w Europie.

Przez Wrocław prowadzą trzy szlaki wodne: Wrocławski Szlak Główny (od śluzy Bartoszowice przez kanał nawigacyjny do śluzy Różanka i śluzy Rędzin), który w zasadzie omija Wrocław; Wrocławski Szlak Miejski (od śluzy Szczytniki Starą Odrą i kanałem miejskim do śluzy Miejskiej), Wrocławski Szlak Śródmiejski (od węzła szczytnickiego przez węzeł śródmiejski do Odry Dolnej). Bardzo ciekawy jest szlak dookoła Wrocławia, prowadzący od węzła szczytnickiego przez węzeł śródmiejski i Odrę Południową, a następnie kanałem Miejskim i Starą Odrą do śluzy Szczytniki. Na tym szlaku odbywają się spływy dookoła Wrocławia. Bohdan Krakowski w swoim przewodniku podaje 10 różnych tras kajakowych. Łączna długość szlaków żeglugowych na obszarze Wrocławskiego Węzła Wodnego wynosi 55 km.

Najbardziej atrakcyjnym fragmentem Odry wrocławskiej jest Śródmiejski Węzeł Wodny, obejmujący odcinek o długości 1,2 km, od rozdziału koryta przed Wyspą Piaskową do mostów Pomorskich. W obrębie tego węzła Odra rozgałęzia się na dwa koryta – Odrę Północną i Odrę Południową, które po około 1,5 km, za Kępą Mieszczzańską, ponownie się łączą w jedno koryto Dolnej Odry Wrocławskiej. Śródmiejski Węzeł Wodny jest niezwykle urozmaicony i bogaty w obiekty hydrotechniczne. Na jego obszarze znajduje się 5 wysp oraz 10 mostów i kładek; 2 zabytkowe, w pełni sprawne, elektrownie wodne; 2 zabytkowe śluzy komorowe: Piaskowa i Mieszczkańska, 6 różnego typu jazów; rynnny młyńskie i upusty przy młynach „Klara” i „Maria”.

Wyjątkowe walory turystyczne nie są niestety wykorzystane. Główną przyczyną jest niedrożność Wrocławskiego Węzła Wodnego, a szczególnie węzła śródmiejskiego. Wynika to z warunków nawigacyjnych i istniejących zagrożeń oraz braku dostępnych nabrzeży. Płytkość koryta naraża płynących na mielizny i przeszkody wodne. Natomiast wysoki stan wody zmniejsza prześwit pod mostami, co utrudnia przepłynięcie większym jednostkom i niebezpiecznie zwiększa nurt rzeki. Śluza Mieszczkańska także stwarza utrudnienia – nie jest bowiem w pełni wyposażona, a ze względu na ręczną obsługę urządzeń czas ślizowania jest długi. Śluza nie ma stałej obsługi i zamiar przepłynięcia przez nią musi być uzgadniany z RZGW i UŻŚ. Wszystko to powoduje, że Śródmiejski Węzeł Wodny w zasadzie nadaje się tylko do turystyki kajakowej. Zamknięty jest także akwen między mostem Tumskim i Piasko-

wym. Nieczynna jest Śluza Miejska i w związku z tym zamknięty jest Kanał Miejski, a z powodu przebudowy mostu Szczytnickiego i Warszawskiego ograniczona jest żegluga na Starej Odrze. Obecnie przez centrum Wrocławia nie można przepłynąć – Wrocław trzeba ominąć, płynąc Kanałem Nawigacyjnym.

Istotnym czynnikiem utrudniającym rozwój turystyki wodnej na Odrze jest brak ogólnodostępnej sieci marin i przystani, z zapleczem hotelowym i turystycznym. Na takich rzekach jak Odra dominuje obecnie turystyka motorowodna i pasażerska turystyka wycieczkowa. Niemal żaden turysta nie przyplynie do Wrocławia, jeżeli nie będzie miał gdzie zacumować, umyć się, skorzystać z toalety, naładować akumulatora, nabrać paliwa itp. Nie wszyscy chcą uprawiać turystykę „aktywną” – wiosłować, przenosić kajaki, gotować na kocherze i nocować w namiocie stawianym na nabrzeżnych łąkach.

Przyczyną tego jest brak odpowiedniej polityki państwa w zakresie wykorzystania śródlądowych szlaków wodnych w Polsce, szczególnie tak ważnego szlaku jakim jest Odra oraz zwrócenie się „plecami” do Odry władz samorządowych. W wywiadzie zamieszczonym w „Dzienniku” dyrektor Departamentu Infrastruktury i Gospodarki UM Wrocławia Rafał Guzowski to potwierdza: „Odra jest ogromnym walorem naszego miasta, ale niewykorzystanym”. I dalej: „Chcemy obrócić Wrocław twarzą do Odry, bo na razie jest odwrócony do niej plecami”. Obrócić Wrocław twarzą do Odry oznacza u dyr. Guzowskiego oświetlenie zabytkowych budowli i nadodrzańskich bulwarów na wzór Lyonu. Nie ma mowy o udroźnieniu wrocławskich szlaków wodnych, budowie przystani i rozwoju turystyki wodnej. Nieprzemysłane inwestycje nad Odrą, jak marina ATM przy ul. ks. Witolda, nie oznaczają, że władze Wrocławia są zainteresowane turystycznym ożywieniem Odry.

Nie można powiedzieć, że na Odrze wrocławskiej nic się nie dzieje. Po Odrze pływają żaglówki, kajaki, osady wiosłarskie i statki żeglugi pasażerskiej. We Wrocławiu działają liczne kluby żeglarskie, kajakowe i wiosłarskie. Ale żeglarze na Odrze wrocławskiej prowadzą głównie szkolenia oraz urządzą regaty. Wiosłarze pływają wyłącznie sportowo. Turystycznie po Odrze pływają kajakarze. Organizowany co roku przez kajakarzy spływ dookoła Wrocławia jest bardzo interesującą turystyczną imprezą wodniacką i gromadzi setki uczestników. Dużą imprezą turystyczną na Odrze jest Flis Odrzański, który co roku przepływa przez Wrocław pod koniec czerwca. Ale to zbyt mało, by można powiedzieć, że na Odrze wrocławskiej istnieje turystyka wodna. Niestety, turystyki wodnej na Odrze wrocławskiej prawie nie ma – dominuje sport i w mniejszym stopniu rekreacja.

We Wrocławiu jest wiele środowisk, którym zależy na turystycznym ożywieniu Odry. Są to przede wszystkim środowiska wodniackie, ale nie są one

w stanie ani udroźnić Odry ani zbudować turystycznej infrastruktury. Inicjatywy wodniaków nie znajdują odzewu u władz miasta. Od lat przy Stowarzyszeniu „Civitas Christiana” działa „Wrocławski lobbing odrzański”, skupiający ludzi, którym na sercu leży „ożywienie Odry”.

Nowym pomysłem na ożywienie Odry jest Wrocławska Inicjatywa Odrzańska (WIO), która została utworzona 26 lutego br. z inspiracji dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu dr Jana Pysia i prezesa firmy ODRATRANS Andrzeja Klimka. Celem Wrocławskiej Inicjatywy Odrzańskiej jest przywrócenie Odrze znaczenia gospodarczego, turystycznego, ekologicznego i integracyjnego zgodnie ze standardami europejskimi, a także przywrócenie należytej jej rangi ważnego akwenu europejskiego. „WIO” skupia armatorów żeglugi towarowej i pa-

sażerskiej Wrocławia, przedstawiciele instytucji i urzędów związanych z Odrą, a także przedstawiciele środowisk wodniackich Wrocławia i innych użytkowników. Podstawowym działaniem „WIO” będzie zainteresowanie polityków i przedstawicieli władz różnego szczebla oraz przedsiębiorców gospodarczym i turystycznym wykorzystaniem Odry. Już 29 czerwca br. odbędzie się panel dyskusyjny, dotyczący przyszłości Odry, zaś 30 czerwca br. zostanie zorganizowane dla mieszkańców Wrocławia Święto Odry, połączone z przyplnięciem Flisa Odrzańskiego.

Organizatorzy Wrocławskiej Inicjatywy Odrzańskiej mają nadzieję, że ich działania przyniosą pozytywne skutki dla turystycznego rozwoju Odry, a walory turystyczne Odry i Wrocławia przyciągną na Odrę rzesze turystów polskich i zagranicznych.

*Leszek Mulka
Komisja Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK*

Przeminęło z falą odrzańską

Polowanie

Polowanie ma dwa znaczenia. Albo człowiek poluje na zwierza, albo człowiek na człowieka. W naszych czasach raczej nie zdarza się, aby zwierzę polowało na człowieka. No, chyba, że kogoś tak określimy.

Jeżeli ktoś przypomina Józka Trzeciaka, może powiedzieć, że był on osobą, którą można nazwać „Kazio Dobrodusznik”. Nie tylko dotyczy to jego charakteru, ale jego stosunku do ludzi w ogóle. I właśnie, gdy można już było bez żadnej odpowiedzialności za słowa atakować szefów firm (co było pospolite) zaczynając od zarzutu, że „traktują firmę jak własny folwark”, rozpoczęło się na niego polowanie. A co teraz mogą powiedzieć dziś nosiciele tego hasła? Podobno przywódcą nagonki na Józka była – nomen omen – osoba o nazwisku Szulejko, której Józek, jako szef firmy uczynił bardzo wiele. I nie tylko jemu z grupy „sprawiedliwych”. Grupa niemal w tym samym składzie, rozpoczęła działania przeciw jego następcy, który został z kolei wybrany przez komisję konkursową. Tym razem przegrali z kretesem.

Józek honorowo uniknął nagonki, czyli zrezygnował z dialogu ze szczwaczami. Dla uniknięcia chaosu, złożył w jednostce nadrzędnej rezygnację z zajmowanej funkcji.

Nim do tego doszło, sam miał być myśliwym z naganką w polowaniu na grubą zwierzynę. Został

zaproszony, a wręcz namówiony przez swoich pracowników na polowanie.

W lesie o znacznej ilości zwierzyny zaprowadzono go pod ambonę, gdzie wręczono naładowaną brenekami na grubą zwierzynę fuzję. Miały iść dziki. Józek na ambonę wziął ze sobą kierowcę samochodu służbowego Władka. Oni ze sobą naprawdę się rozumieli i łączył ich, jeżeli można tak powiedzieć, stosunek przyjacielski. Po prawie godzinie oczekiwania na przygodę łowiecką zaczęli ze sobą, prawie cicho rozmawiać. Wówczas z dołu ambony doszedł ich karcący szept ich „opiekuna” o zachowanie ciszy. Wlekące się minuty oczekiwań skłoniły Józka do naruszenia nakrętki na główce butelkizymanej w kieszeni. Znowu z dołu rozległ się szept o zachowaniu ciszy. Nalewanie do szklaneczek przebiegało sprawnie, jak za plecami żony. Ale po wypiciu kolejnej szklaneczki przyszła chęć, jak zwykle na papierosa. Trzask zapalniczki i następnie żarzący się papieros tak zdenerwowały „opiekuna”, że wszedł na ambonę i szeptem udzielał reprimendy. Wówczas Józek nie wytrzymał, podniósł do góry flintę i wypalił z dwóch rur.

Polowanie było skończone.

– Jak można strzelać do biednej istoty z ukrycia – miał powiedzieć.

Podobno jednak z Władkiem chodził na ryby.

myk

**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.nadbtor.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**