

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 48

Rok V

Sierpień 2007 r.

V Sowiogórski Festiwal Techniki

Zapraszamy do Dzierżoniowa, Świdnicy, Bielawy, Nowej Rudy, Lubachowa. W dniach od 8 do 11 września 2007 miejscowości te staną się widownią piątego już Sowiogórskiego Festiwalu Techniki (program na stronach internetowych Fundacji: www.nadbtor.pwr.wroc.pl). Towarzyszyć mu będzie IV Międzynarodowy Warsztat Naukowy Studentów, których prace publikowane będą w kolejnym 3 już tomie wydawnictwa Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego „Ochrony zabytków techniki HP Nadbor” i FOMT: *Technika w dziejach cywilizacji – z myślą o przyszłości*. Zamieszczamy w nim 30 artykułów traktujących o dziejach wynalazczości i problematyce ochrony zabytków przemysłu i techniki. Wśród autorów są studenci i doktoranci Politechniki Wrocławskiej, Uniwersytetu Europejskiego VIADRINA

we Frankfurcie n/O, Uniwersytetu Zielonogórskiego, Politechniki Śląskiej, Uniwersytetu Wrocławskiego, współpracownicy i wolontariusze Fundacji Otwartego Muzeum Techniki.

Festyny, m.in. w dzierżoniowskiej parowozowni i na bielawskim folwarku Dieriga, pokazy, liczne wystawy, prezentacje multimedialne zabytków tradycyjnie adresowane będą do różnych grup wiekowych, a przygotowywać je będą także słuchacze Letniej Szkoły Archeologii Przemysłowej, od marca 2007 r. prowadzonej przez Fundację, dotowanej i przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego i przez władze samorządowe Dzierżoniowa, Bielawy, Świdnicy, i przez Fundusz Regionu Wałbrzyskiego, i przez Politechnikę Wrocławską, i podobnie jak sam Festiwal, także przez licznych mecenasów ze sfery przemysłu przedsiębiorczości regionu sowiogórskiego.

10 lat po wielkim wylewie

Lipcowa powódź 1997 roku przejdzie do historii jako kataklizm nieprzewidziany. Po latach hydrologicy i hydrotechnicy będą się odwoływać do jej zasięgu, skutków, planowaniu przestrzennym i budowli. Przede wszystkim powinna ona wejść do annałów przedstawiających pełną gamę nieudolności i niekompetencji w akcjach zarządzania kryzysowego.

Minął lipiec, pozwalam więc sobie na przedstawienie moich zapisków dokonywanych w tamtych dniach. Że podaję post factum? Na szczęście, w tym czasie spotykałem się kilkakrotnie z redaktorem Zdzisławem Smektałą, któremu przedstawiałem swoje uwagi, a których część opisał w swoich felietonach „Pamiętnik zalanych nocą” w *Wieczorze Wrocławia*.

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

KALENDARIUM

Lipiec '97 na Odrze

(zapiski tamtych dni)

2 (środa)

Informacja ogólna – będzie wielka woda.

3 (czwartek)

Jestem na budowie w porcie Koźle jako inspektor nadzoru. Montaż dźwigu $Q = 10$ t. Nie ma z kim rozmawiać, nie ma co robić. Jest prognoza, że nadejdzie WW, potwierdzona przez Czechów. Wielki ruch, wszyscy zajęci – Żegluga i PBH zabezpieczają obiekty pływające i place budowy.

4 (piątek)

Wrocław. Rozmawiam z kolegami z branży. Jest poważnie.

- TAN zgłasza do WKPPow swoją gotowość.
- PBH Odra-2 zgłasza to na piśmie.

Ogólne zdziwienie w firmach, że nie ma reakcji ze strony bądź co bądź władz wojewódzkich, nie ma zapotrzebowania na sprzęt specjalistyczny, ani na fachowców od budownictwa wodnego. Jest to o tyle istotne, że większa część pracowników tych firm zamieszkuje poza Wrocławiem. Wysoki stan wody nie pozwala na prowadzenie robót. Pracownicy wysyłani są na urlop.

5 (sobota)

Zbieram informacje o sytuacji hydrologicznej. Kładzione są jazy. Chodzę na newralgiczne punkty Odry miasta wykonując swoje prywatne „patrole”. Tak będzie do końca, 2–3 razy dziennie, za każdym razem 6–10 km. Przed młynem „Maria” gromadzą się śmieci, gałęzie, drzewa itp. Nikt nie interweniuje. W tym czasie (jak to dawniej bywało) powinien być wydany nakaz usunięcia przez przewodniczącego Miejskiego Komitetu PPOw.

Wieczorem otrzymuję informację, że na Miedoni będzie przekroczony stan $\max = 838$ cm.

6 (niedziela)

Przed młynem „Maria” prawie całkowita blokada przepustów przez napływające krzewy i śmieci. Przed Elektr. Wod. Południe na prawym jazie przed zasuwą gromadzą się gałęzie i śmieci.

Wieczorem otrzymuję informację, że Miedonia przekroczy 1000 cm. Kontaktuję się z kolegą w Ostrawie. Tam niepokój o zbiornik Ance na Ostrawicy $V = 60$ mln m^3 , $H = 65$ m. (Je špatnie! – mówią).

Wobec powyższego sięgam do materiałów, które są w biurku każdego, kto się zajmuje gospodarką wodną. Przynajmniej tak było kiedyś.

„Charakterystyczne stany wody dla sygnalizacyjnych posterunków wodowskazowych” Miedonia – absolutne $\max. 838$ cm dnia 10.08.1985 r. (803 cm – 1903 r).

Prognoza > 1000 cm wieje grozą.

Tabela objętości przepływów dla Miedoni kończy się na $H = 810$ cm, $Q = 1262$ m^3/s .

Sporządzam krzywą konsumpcyjną. Ekstrapolowana linia pnie się łagodnie, do 10 m – nie ma sensu kreślić dalej. W kotlinie Kłodzkiej leje. Ile więc sumarycznie wody odrzańskiej i nyskiej dojdzie do Wrocławia?

- Spojrzenie na mapę obrazującą przeprowadzenie wielkich wód przez Wrocław. Miasto zabezpieczone jest na przepływ o objętości $Q = 2400$ m^3/s . Stan wody na Miedoni $H > 10$ m i dopływy Nysy Kł. to musi dać $Q > 3000$ m^3/s .

- Sporządzam prognozę w dwóch wariantach:

- związki wodowskazów MIEDONIA – Koźle – Opole Młynówka – Brzeg – Oława – TRE-
STNO,
- prawdopodobieństwo metodą Kaczmarka. Przekazuję do WKPPow. Brak jakiegokolwiek reakcji.

7 (poniedz.)

Potwierdzenie: będzie $H > 1000$ cm.

Normalny patrol. Przed młynem „Maria” olbrzymie zwiększające się zwałowisko.

El. wod. dźwigiem samochodowym oczyszcza zasuwy.

Sprawdzam jeszcze raz obliczenia. Przedstawiam swoje obliczenia i zgłaszam się do dyspozycji WKPPow. i do ODGW. Nie mam odpowiedzi.

Pierwszy kontakt tel. z red. Zdzisławem Smektałą – „Wieczór Wrocławia”. Po spotkaniu ukaże się pod dowcipnym i sparafrazowanym Grudzińskiego tytułem „Dziennik zalanych nocą”. Ten ma poczucie humoru! Innych kontaktów brak.

W branży zadziwiający spokój.

8 (wtorek)

W czasie „patrolu” obserwuję ciekawą scenę i zatrważającą jak na nadciągającą powódź. Z gmachu Urzędu Wojewódzkiego wychodzi

dwóch panów w garniturach i pod krawatami, pochodzą do schodków przy stałej trybunie nad brzegiem Odry. Jeden trzyma w ręku notes i długopis, drugi linijkę. Następuje pomiar. Pan z linijką mierzy: „Pisz, osiemnasty stopień od góry i 6 cm do wody”. Pan z notesem: „Zapisuję”.

Wracają do gmachu.

Około 100 kroków od schodów (ale bliżej wejścia do gmachu) na lewym przyczółku od dolnej wody mostu Grunwaldzkiego zainstalowana jest łata wodowskazowa! O tym nie wiedzą.

Wieczorem w DTV pierwsza informacja o zagrożeniu dla Ostrowa Tumskiego z punktu widzenia technicznego. Wygłasza... właściciel młyna „Maria” (sic!) WKPPow. milczy.

9(środa)

Przez cały dzień wielokrotnie powtarza się wystąpienie właściciela młyna „Maria”.

Prezydent Zdrojewski powołuje sztab kryzysowy dla młyna! Maras wydobywa dźwig samochodowy PBH Odra-2.

A powinno być tak:

- Kom. Ppow. poprzez swoje patrole powinien wiedzieć o narastaniu niebezpieczeństwa przy młynie – w tym przypadku Miejski.
- Wydać polecenie usunięcia – w tym przypadku Prezydent Zdrojewski.
- Usunąć zagrożenie, ukarać za niewykonanie, a kosztami obciążyć właściciela.

A tak pięknie rosła legenda Prezydenta Zdrojewskiego, nieogolonego, przed kamerami TV, mężnie walczącego z marasem!

Wielkie układanie obwałowań z worków z piaskiem. Zwracam się do pewnej, aby napętnić zgodnie z regułami 3/4 pojemności worka.

Odpowiedź: „Odpieprz się”, a drugi – „ładuj, ja udźwignę”.

W poprzek ul. św. Józefa rośnie wielka barykada z worków. Zwracam uwagę, że nie są zabezpieczone kratki okienne piwnic klasztoru i woda przejdzie piwnicami na Ostrów poza barykadą.

Odpowiedź: „Jak nie nosisz to spieprzaj”.

Siostry zakonne donoszą napoje i posiłki na stanowiska, aż im habity wiewają.

(Kulminacja nie osiągnęła korony nabrzeża).

- Dyrektor Wydawnictw Kartograficznych zgłasza bezpłatne przekazanie najnowszych map okolic Wrocławia (czerwiec 97), Śląska itp. Podziękowanie. Nikt później nie zgłasza potrzeb. Wysłał człowieka, by zaniósł po kilka egzemplarzy. Brak podziękowania.

10 (czwartek)

Ponownie zgłaszam się do dyspozycji. Nie ma odpowiedzi. Po południu w TV wystąpienie Dyrektora Wydz. Ochrony Środowiska UW i zarazem z-cy kierownika WKPPow. – Zięby. Jest histeryczne, panikarskie i nic nie mówiące. Kulminacja nastąpiła za dwa dni.

Pani Nowakowa, moja sąsiadka, ponad 70 lat, samotna, kupuje 5 bochenków chleba. Jak inni reagowali?

11 (piątek)

Wszystko przebiega zwyczajowo. Jak we Wrocławiu.

12 (sobota)

Kulminacja. Od tego czasu w TV oficjalne komunikaty po oglądzie z helikoptera co jest zalane. Po co? O zagrożeniu nie informowano, a teraz pokazuje się z góry to, co ludzie mają w domach.

Dalsze zapisy dzienne są zbyteczne.

Co woda miała zalać – zalała, gdzie miała ustąpić – ustąpiła.

To co obroniono – zrobili ludzie samorzutnie. Bez kierownictwa, które jest do tego powołane.

Komu chwała, komu potępienie?

Suplement 1.

Nagranie TV przy jazie Szczytniki. Dyrektor Zięba wypomina doc. Dubickiemu z IMGW, że prognozowany termin kulminacji różnił się od rzeczywistego o kilka godzin. Co za ironia! kilka godzin, gdy prognozowanie objęło kilka dni, a nic nie robiono.

Suplement 2.

Miesiąc po powodzi spotkałem się z Jurkiem Lipskim (K-K, ODGW Gliwice). Rzuciłem uwagę, że teraz głowy polecają. Odpowiedź brzmiała: „Tak dużo głów zostało umoczonych, że będą tylko orderzy”.

Suplement 3.

Oglądam w TV odznaczenia strażaków za akcję ppow. Chciałbym zobaczyć w TV moment odznaczania władz Wrocławia. A było podobno tego dużo.

Post scriptum

5 dni przed kulminacją we Wrocławiu przekazałem dla Wojewódzkiego Komitetu Ppow swoje obliczenia. Po tym już nie wprowadzałem

korekty w miarę rozwoju sytuacji. Bezpośrednio po ustąpieniu wielkiej wody obliczenia te pt. „Prognozowanie wezbrania powodziowego na Odrze – lipiec 1997” wysłałem do wojewody Zaleskiego. Nie otrzymałem odpowiedzi. Kilka miesięcy po tym wręczyłem wojewodzie osobiście. Otrzymałem pismo od jakiegoś dyrektora z podziękowaniem za interesujące opracowanie. Następnie referowałem swój tok obliczeń na Sympozjum Ogólnopolskim Hydrotechnika III w Ustroniu (referat w materiałach posympozjalnych).

Obliczenia dokonałem starą prostą metodą związków wodowskazowych. Potwierdzenie uzyskałem obliczając prawdopodobieństwo wg metody Kaczmarka.

A oto podstawowe wyniki obliczeń najistotniejszych parametrów w odniesieniu do wodowskazów Miedonia – Trestno:

- czas dobiegu fali od Miedoni $t = 77$ h – rzeczywista $t = 76$ h.
- prędkość fali $v = 2,43$ km/h – rzeczywista $v = 2,39$ km/h,
- kulminacja w Trestnie:
 - metodą związku wodowskazów $H = 728$ cm,
 - metodą prawdopodobieństwa $H = 717$ cm,
 - kulminacja rzeczywista $H = 724$ cm.

Na obecnym etapie rozwoju nauk przyrodniczych nie można przewidzieć kiedy nastąpi powódź i jaki będzie jej rozmiar. Po osiągnięciu kulminacji na wodowskazie wyjściowym (tu Miedonia) można przewidzieć kulminację dla Wrocławia. Było dużo czasu na przygotowanie ludności i do pewnego stopnia zabezpieczeń. Tego nie wykonano.

Marian Kosicki

Most kanałowy Briare

Ponad 100 lat cieszył się sławą najdłuższej budowli tego typu na świecie (662,7 m), do czasu gdy w 2003 r. w Magdeburgu Mittellandkanal poprowadzono mostem kanałowym nad Elbą (918,0 m).

We Francji znajdziemy więcej dzieł tego typu. Do najsłynniejszych należą kamienne, wieloprzęsłowe mosty kanałowe nad Garonną w Agen na kanale Garonny (1839-1849) o długości 539,0 m, w Moissac gdzie kanał Garonny przekracza rzekę Tarn z 1867 r., długości 356,0 m, w Guétin nad rzeką Allier prowadzący kanał de Berrre, w Béziers gdzie kanał du Midi poprowadzono w 1858 r. nad rzeką Orb (240,0 m). Żaden jednak nie zyskał takiej sławy jak most kanałowy w Briare. Był pierwszym mostem kanałowym, którego koryto wykonano ze stalowej blachy. Stał się wzorcem dla budowniczych nowożytnych mostów kanałowych.

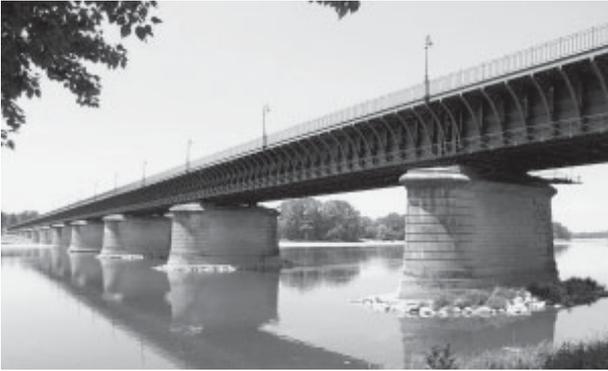
Projektował go architekt Léonce-Abel Mazoyer i inżynier Charles Sigault. Nad opracowaniem 15 kamiennych podpór i konstrukcją koryta pracował także Gustave Eiffel, już wówczas znany m.in. ze śmiałych realizacji Dworca Wschodniego w Peszcie – Węgry (1875), mostu Maria Pia w Portugalii (1877), wiaduktu Garambit (1884), z przesłaniem rekordowej wówczas długości 165 m, i z dzieła najsłynniejszego – paryskiej wieży uświetniającej paryską Wystawę Powszechną 1889 r.

Murowane z kamienia konstrukcje podpór i fundamenty wykonywało Towarzystwo Eiffla,

wykonanie szkieletu koryta mostu powierzono zakładom metalurgicznym Daydé et Pillé w Creil. Blaszane poszycie wanny wykonano w zakładach towarzystwa Mont St Martin w Longwy.

Léonce-Abel Mazoyer był jednak nie tylko technikiem, także artystą. Swemu dziełu nadał monumentalnej formy, przywołującej skojarzenia zarówno z egipskimi piramidami, jak i rzymskimi kolumnami. Z obu stron wieńczą most 4 imponujące kamienne pylony, niosące marmurowe i żeliwne plakiety, wykonane przez odlewnię Magnard et compagnie w Fourchambault, dekorowane motywami wiążącymi się z symboliką zawodu żeglarskiego, bronią, lwami, różami, liśćmi akantu, delfinami, kotwicami. Mostem, po obu stronach koryta poprowadzono ścieżki holownicze, chodniki, którym nadano rangi promenad. Poprowadzono na nich kolumnadę 72 bogato dekorowanych słupów oświetleniowych, zyskując efekty znane wszystkim ze spotkań z paryskim mostem Aleksandra III.

Most kanałowy Briare budowany w latach 1890–1894, do eksploatacji oddano 16 września 1896. Już wówczas, położony 150 km od Paryża, 74 km od Orleanu i 80 km od Bourges, zyskał rangę jednej z atrakcji turystycznych Francji. Dzisiaj to jeden z najcenniejszych pomników techniki Europy, rokrocznie odwiedzany przez 300 000 turystów. Nic dziwnego, skoro tylko tutaj znajdziemy trzy kanały żeglugowe prowa-



Most Briare, 2006, fot. Jacques Mossot



Most Briare, 2003, fot. Jean-Marc Morand

dzące w dzieje budownictwa wodnego trzech epok, służę most zamykającą, w awanporcie mostu port towarowy, a obok unikatową stację pomp zasilającą kanał żegludowy w wodę z Loary i pierwszą elektrownię wodną służącą oświetleniu obszaru stopnia wodnego, a dalej unikatowe śluzy, jak tę kaskadową, 7-stopniową, w Rogny-les-Sept-Écluses.

Dzieje mostu nierozłącznie wiążą się z programami rozbudowy i modernizacji dróg wodnych regionu, dróg powstających w intencji komunikacji basenu Loary z basenem Sekwany, a dalej także z basenem Saony i Renem.

Zakończenie we Francji wojen religijnych i wojen z Hiszpanią skłoniło króla Henryka IV i jego ministra Sully do podjęcia budowy sieci dróg wodnych, które aktywizowałyby gospodarkę kraju i zapewniały również zaopatrzenie Paryża w żywność.

Budowę kanału zwanego „Le canal de Loire en Seine” rozpoczęto w 1604, prowadząc je pod kierunkiem inż. Hugues Cosnier. Znając stan najnowszej techniki Cosnier, korzystający też z pomocy doświadczonych hydrotechników holenderskich, dla pokonania wododziału Loary i Sekwany, sięgnął ku idei śluzy komorowej, nam znanej z opisu Leonardo da Vinci, i ku pomysłowi Adama de Craponne – zasilania kana-



Pylon, dekoracje, 2006, fot. Jacques Mossot

łu i jego śluz w wodę gromadzoną w zbiornikach wodnych. Początkowo prace posuwały się zwawo, mimo protestów i obstrukcji ze strony miejscowych właścicieli ziemskich. Wówczas to, obok pojedynczych, powstały też unikatowe śluzy kaskadowe (oszczędnościowe) w Rogny-les-Sept-Écluses - pokonująca spad 24 m, 4-stopniowa w Moulin-Brûlé (Dammarié/Loing), 3-stopniowa w Chesnoy, podwójne w Gazon, Lépinoy i w Marolles. Gdy w 1610 r. zmarł Henryk IV i władzę stracił Sully Cosnier stracił możnych protektorów. W 1611 prace wstrzymano na wiele lat, a do ich ukończenia pozostało jedynie wykonanie 25 km przekopu.

Ok. 1628, hrabia Antoine Coeffier Ruzé d'Effiat, przyjaciel kardynała Richelieu, zainteresował się kanałem i na krótko, w latach 1629-1632, podjął jego budowę, ale inwestycję ponownie wstrzymano, ledwie 12 km przed Montargis.

W 1638, Jacques i Guillaume Bouthroue oraz Jacques Guyon zaproponowali wznowienie prac. Gdy Ludwik XIII patentem zagwarantował im wyłączne prawo do czerpania korzyści z tytułu eksploatacji kanału zdołali pozyskać również wsparcie innych właścicieli ziemskich i stworzyli „Compagnie des Seigneurs du canal de Loire en Seine”. Roboty zakończono we wrześniu 1642 r. a kanał Briare otworzył żegludze drogę wodną od Paryża do Loary. Na jej pokonanie starczało 3-4 dni.

Stanisław Januszewski

„Zieloni” grają w ping-ponga

Dnia 13 czerwca br., w piątek o godz. 17,15 TV Polonia nadała program „Echo Bałtyku”. W programie mówiło się głównie o problemach Odry środkowej. Jest to problem dobrze znany i jednoznacznie określany jako odcinek uniemożliwiający prowadzenie normalnych przewozów towarowych z Górnego Śląska do Szczecina i ze Szczecina na Śląsk. Erozja denną poniżej ostatniego stopnia kaskady Brzeg Dolny osiągnęła już taki zasięg i głębokość, że tylko przy dobrych warunkach hydrologicznych może być uprawiana żegluga. Na całym szlaku żeglownym Odry swobodnie płynącej od wielu lat nie prowadzi się robót pogłębiarskich na limitujących przemiałach. Według niektórych ocen stan budowli regulacyjnych przedstawia obraz jak po II wojnie światowej. Trzeba pamiętać, że porządkowanie Odry rozpoczęło się na dobre już w 1948 roku, a zakończenie określa się na pierwszą połowę lat 60. Do robót tych zalicza się podnoszenie z dna rzeki wraków, umożliwianie przejść przez zwalone mosty. Roboty koncentrowały się na odtworzeniu budowli regulacyjnych, a w następnym prowadzono intensywne roboty pogłębiarskie. Jeżeli przystąpi się do odbudowy ostróg regulacyjnych, to przed nami długie lata prac nad przywróceniem normalnego nurtu szlaku żeglownego.

Budowa stopnia Malczyce nie rozwiąże problemu Odry środkowej. W miarę eksploatacji wystąpi erozja denną w nowym miejscu, ale odcinek 18 kilometrów będzie uporządkowany i bezpieczny dla żeglugi.

Oczywiście stopień Malczyce miał swoje porządne miejsce we wspomnianej debacie ze względu na sytuację, jaką stworzy. Stopień Malczyce to obecnie najbardziej dramatyczny obszar walki na Odrze. Administrator drogi wodnej wspierany przez żegludowców nie może uzyskać niezbędnych środków na przyspieszenie budowy. Dlatego budowa się przeciąga, co powoduje wzrost kosztów inwestycji. Stwierdzenie oczywiste nie dociera jednak do decydentów.

W programie wystąpili przedstawiciele trzech poważnych instytucji. Na początku przedstawicielka „Programu Odra 2006” mówiła o potrzebach zabudowy Odry, dorzeczca, zabezpieczenia terenów nadodrzańskich i przewidywanych efektach. Następnie poruszyła sprawę zasadniczą, a więc wielkość nakładów i horyzont czasowy realizacji. Właśnie to wystąpienie można jednoznacznie podsumować – nie ma środków, nie widać horyzontu.

Przedstawiciel RZGW przedstawił zasadność budowy stopnia przywołując wszystkie dezyde-

raty wskazujące na konieczność budowy. Zaznaczył, że argumenty przemawiające za budową sięgają początków lat 60. XX w. Postulowano wówczas wzorowanie się na doświadczeniach budowy i eksploatacji stopnia Brzeg Dolny. Projekt poprzedziło wiele opracowań o charakterze studialnym, co miało wpływ na tworzenie inwestycji wraz z infrastrukturą. Obecnie realizowany projekt zawiera więc wiele elementów nowatorskich rozwiązań konstrukcyjnych, jakie hydrotechnika osiągnęła w ostatnich latach.

Ze swej strony chciałbym zaakcentować zastosowane tu dwa rozwiązania. Pierwsze to wbudowanie w stopień nowoczesnej elektrowni wodnej. A Unia Europejska domaga się od każdego kraju członkowskiego budowy elektrowni przy wykorzystaniu energii odnawialnej. Drugie to budowa mostu nad stopniem w km 300,0, który połączy dwa brzegi Odry. Ostatni most drogowy w górze Odry to Most Milenijny we Wrocławiu km 256,8, a w dole most w Ścinawie km 331,9. Nie można więc przecenić znaczenia przeprawy przez Odrę na takim pustkowiu. Tu należy dodać, że pierwszy projekt budowy stopnia Brzeg Dolny przewidywał budowę mostu drogowego. Jednakże władze w latach 50. ub.w. nie wyraziły zgody „ze względów strategicznych”.

Trzecim ineterlokutorem był przedstawiciel tzw. „zielonych”, jak ja ich nazywam – „ci co walczą przeciw ochronie środowiska”. Wystąpienie przypominało dokładnie grę w ping-ponga. Na każdy argument dotyczący żeglugi czy budowy stopnia zawsze te same odpowiedzi. Odpowiedzi w trybie warunkowym: być może, przypuszczalnie, najprawdopodobniej; ale nigdy: tak się stanie, tak będzie. Owszem, „spowoduje w dużej mierze... zagrożi...”. Kilkakrotnie uczestniczyłem w debatach przeciw żegludze. Zawsze po odparciu wszystkich argumentów „zielonych” słyszało się odpowiedź, którą można streścić – „nie bo nie”. Tak też było i w tym programie.

Tu chciałbym przytoczyć opinię eksperta od „zielonych” dotyczącą budowy stopnia Malczyce. Porównywał on skutki budowy tego stopnia do warunków, jakie stworzyło spiętrzenie stopnia Brzeg Dolny. Powstały tam enklawy ciekawej flory, siedliska nowej fauny itp. Jednakże na konferencji „zielonych” usłyszałem referat (współautorstwa owego eksperta) negujący budowę Malczyc. Na moje zapytanie skąd ta zmiana, usłyszałem odpowiedź – bo przypuszczalnie u stopy prawobrzeżnego wału przeciwpowodziowego rosła unikatowe rośliny. Tak mniej więcej brzmiały argumenty w omawianym programie.

Opisuję powyższe dopiero po przemyśleniach, po pewnym czasie. Żałuję, że nie nagrałem programu, ale duch debaty postarałem się odtworzyć, chociaż z własnymi wtrętami. W związku z tym nasuwa mi się wiele wątpliwości odnośnie postępowania „zielonych” z uporem, z tą samą myślą, tą samą argumentacją i z wyższością w stosunku do innych.

1. Dlaczego spiętrzenie w Brzegu Dolnym stworzyło nowe, ciekawe i unikalne warunki przyrodnicze, a w Malczycach wszystko zostanie zdegradowane? Zdajemy sobie sprawę, że każdy kilometr biegu rzeki może mieć zupełnie inny charakter, ale tak jednoznacznie, z takim samym uporem, z takimi samymi argumentami do wszystkich przedsięwzięć hydrotechnicznych?

2. Obserwujemy wielkie zaangażowanie się w zwalczaniu zabudowy technicznej rzek, co musi pociągać za sobą zużycie wiele energii i środków. Jest mi zupełnie obojętne skąd ci szlachetni rykerze biorą wewnętrzną energię i zewnętrzne środki. Ale proponuję (choć wiem, że jest to nie realne) aby część tej energii przeznaczyć na zbadanie problemu Odry skanalizowanej. Ponad stuletni okres eksploatacji kaskady jest dobrym przedmiotem badań, a odnosi się to do 23 sta-

nowisk spiętrzonych. Jako tematy badań na wstępie można zaproponować:

- jak kaskadyzacja Odry zdegradowała środowisko naturalne,
- w jakim stopniu wpłynęła na bonityfikację gleb,
- jaki wpływ miała na plony upraw czy zmianę upraw,
- jak wpłynęła na florę i faunę,
- jak wpłynęła na rozwój przedsiębiorstw zatrudniających okoliczną ludność dla potrzeb żeglugi (głównie stocznie i częściowo porty i przystanie),
- jak wpłynęła na zatrudnienie nadrzecznej ludności przy eksploatacji drogi wodnej (obsługa stopni, roboty konserwacyjno-remontowe, roboty utrzymaniowe szlaku żeglownego i drogi wodnej, zatrudnienie na pływających obiektach technicznych itp.).

Tematów oczywiście może być więcej, ale te przedstawione zawsze są niedostrzegane, pomijane i są bez znaczenia w myśl przyjętych dogmatów. Na przedstawienie tych argumentów jako pożytków społecznych i tak zawsze będzie odpowiedź „nie, bo nie”. Stąd ta moja propozycja i zawołanie – bądźmy uczciwi!

I to by było na tyle.

Marian Kosicki

Oder-Odra. Blicke auf einen europäischen Strom

Staraniem prof. Karla Schlogela i dr Beaty Halickiej z Uniwersytetu Europejskiego Viadrina we Frankfurcie n/Odrą ukazała się książka będąca pokłosiem konferencji prowadzonej na Viadrinie w kwietniu 2006 r. Zaprasza do spojrzenia na Odrę z różnych perspektyw: gospodarczych, żeglugowych, turystycznych, budowy nad rzeką nowego ładu przestrzennego, ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego, zabytków techniki na Odrę nanizanych. Autorzy niemieccy, czescy i polscy (wśród tych ostatnich m.in. Jerzy Kułtuniak i Stanisław Januszewski z Fundacji Otwartego Muzeum Techniki) prezentują przestrzeń kulturową rzeki, mówią o założeniach metodologicznych pożądanej monografii Odry, podnoszą potrzebę odbudowy żeglugi towarowej i modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej, mówią o pozycji rzeki w dobie czasu żelaznej kurtyny, o społecznościach zamieszkających na obu brzegach rzeki i formułowanej przez nie, a jakże zmiennej, mitologii Odry, o potrzebie partnerstwa w przywracaniu rzece życia. To ważka pozycja w najnowszej bibliografii Odry, edytorsko starannie wydana, chociaż szkoda, że wydawcy tak znacząco ograniczyli materiał ilu-

stracyjny. Cieszyć może, że Uniwersytet Viadrina zamierza w roku przyszłym polskie wydanie tej pozycji.



Odrzańska Droga Wodna – europejskie dziedzictwo

Armatorzy odrzańscy po zakończeniu II wojny światowej

W pierwszym etapie odbudowy transportu wodnego największymi odrzańskimi armatorami były przedsiębiorstwa radzieckie zorganizowane w formie spółek akcyjnych. Znałe są dwie radzieckie oraz jedna niemiecko-radziecka firmy żeglugowe, które bezpośrednio po wojnie prowadziły transport na Odrze. W późniejszych latach, kiedy organizacją żeglugi na Odrze zajęła się Polska, największym armatorem było polskie przedsiębiorstwo transportowe. Od lat 60-tych atutem armatora odrzańskiego była flota. Jednak wybudowana od podstaw, nie posiadała nawet połowy zdolności przewozowej floty pływającej Odrą przed II wojną światową. Oprócz polskiego armatora odrzańskiego po Odrze pływały także statki czechosłowackich i NRD-owskich państwowych armatorów. Od zakończenia wojny na rzece kolejno pojawiali się następujący armatorzy: **Sowietskoje Parachodnoje Obszczestwo – SPO**

Radzieckie Towarzystwo Okrętowe na Odrze miało siedzibę najpierw w Berlinie, a później w Frankfurtu. Armator ten bezpośrednio po zakończeniu wojny prowadził niczym nie ograniczoną działalność przewozową na Odrze i drogach wodnych Brandenburgii. Na początku lipca 1945 r. statki radzieckie rozpoczęły regularne rejsy między Wrocławiem a Koźlem, przewożąc głównie szkło, maszyny, złom i węgiel. Statki armatora radzieckiego z wielkim natężeniem wywoziły z Nadodrza surowce i urządzenia. W okresie od sierpnia do grudnia 1945 r. w punkcie pomiarowym w Krośnie Odrzańskim odnotowano przepłynięcie 329 radzieckich jednostek w dół rzeki oraz 205 statków w górę.

Początkowo transport ładunków po rzece prowadziły jednostki niemieckie na zlecenie władzy radzieckiej, później część statków niemieckich podniosła banderę Radzieckiego Towarzystwa Okrętowego. Towarzystwo zawiązane zostało na zasadzie państwowej spółki akcyjnej, której celem był przewóz węgla w relacji Śląsk-Szczecin. Armator posiadał oddziały w Koźlu, Malczycach i w Szczecinie. Do organizacji swoich oddziałów wykorzystywał personel radziecki i niemiecki zwolniony z wojskowych komendantur. Do 1947 r. Towarzystwo kontrolowało port morsko-śródlądowy w Szczecinie. Prowadziło regularną żeglugę na trasie Śląsk-Szczecin oraz Berlin-Szczecin. Armator radziecki korzystał także z tranzytowych w stosunku do Polski połączeń wodnych o dużo mniejszych możliwościach przewozowych łączących Odrę – Wartę – Noteć – Kanał Bydgo-

ski – Wisłę – Bug – Pinę – Prypeć oraz Odrę – Wartę – Noteć – Kanał Bydgoski – Wisłę – Elbląg -Królewiec. Dysponował znacznym potencjałem transportowym. Własnością przewoźnika było ok. 500 barek holowanych i ponad 100 holowników znajdujących się na Odrze oraz na kanałach Brandenburgii. Załogi statków stanowili także dawni niemieccy właściciele barek. Towarzystwo posiadało stocznie i warsztaty położone przeważnie na terenie Niemiec. Po stronie polskiej armator posiadał dobrze wyposażony warsztat w Szczecinie nad rzeką Parnicą. W mieście tym dla potrzeb przewoźnika w warsztatach i na pochylniach stoczniowych pracowała znaczna liczba osób. Ilość pracowników oraz ich rodzin szacowano na ok. 513 osób. W Szczecinie wyłącznie dla potrzeb armatora pływało ok. 150 barek oraz 15 holowników.

Rejsy statków armatora radzieckiego odbywały się bez żadnej kontroli polskich organów celno-skarbowych czy bezpieczeństwa żeglugi. Towarzystwo wywoziło z Polski do strefy okupacyjnej przede wszystkim żywność i tłuszcze.

W 1947 r. pomiędzy radzieckim Towarzystwem a polską Spółką Żeglugową doszło do podpisania umowy, której celem była pomoc polskiemu armatorowi w przewiezieniu 100 tys. ton śląskiego węgla dla Związku Radzieckiego. Rosjanie pomimo niskiego stanu wody rozpoczęły przewóz węgla na trasie Śląsk – Szczecin. W okresie od 25 kwietnia do końca sierpnia 1947 r. przez punkt pomiarowy w Krośnie Odrzańskim przepłynęło w dwóch kierunkach 1006 radzieckich jednostek. W maju 1947 r. odnotowano w dół rzeki 120 jednostek, w górę 167; w lipcu 145 w dół i 34 w górę. W sierpniu w obu kierunkach 270 statków. Podpisana między armatorami umowa gospodarcza gwarantowała równość podmiotów, jednak władza radziecka nie traktowała armatora polskiego po partnersku. Umowa posiadała wady merytoryczne, stawiające polskiego armatora w gorszej sytuacji ekonomicznej, a podczas realizacji umowy strona radziecka nie przestrzegała żadnych przepisów. Polskie przepisy nakładały na statki poruszające się po Odrze pewne obowiązki. Polegały one m. in. na powinności dokonywania opłat za korzystanie z drogi wodnej oraz posiadanie przez załogi pływające na statkach odpowiednich dokumentów. Realizację tych obowiązków próbowano wyegzekwować w 1947 r. Opłaty żeglugowe miały być dokonywane przez stronę radziecką jednorazowo przy końcu sezonu nawigacyjnego, na podstawie spo-

rzządzanych przez administrację drogi wodnej dokumentów podróży. Natomiast kontrola dokumentów statków i załóg miała być dokonywana przez stronę polską w kilku punktach na Odrze skanalizowanej oraz w Malczycach i Krośnie Odrzańskim. Problemów tych nie udało się jednak rozwiązać do momentu wycofania się radzieckiego przewoźnika z przewozów na Odrze, tj. do 1952 r.

Następne umowy przewozowe między Towarzystwem Okrętowym a przechodzącym kolejne reorganizacje armatorem polskim były podpisane w latach 1948 – 1951. Wszystkie, podobnie jak pierwsza, były tak skonstruowane, że przynosiły straty polskiemu armatorowi. Symptomatyczne dla tego okresu było to, że strona polska, która zlecała przewiezienie węgla polskiemu armatorowi odrzańskiemu, nie chcąc narażać stosunków ze Związkiem Radzieckim, twierdziła, że żegluga po Odrze zawsze wiązała się z dopłatami z budżetu państwa.

W roku 1952 nastąpiła likwidacja radzieckiego armatora. Wszystkie jednostki pływające w Towarzystwie Okrętowym, których Rosjanie nie wywieźli do ZSRR, podobnie jak 66 innych spółek akcyjnych działających na obszarze Niemiec okupowanym przez ZSRR, zostały przekazane na początku czerwca 1952 r. Niemieckiej Republice Demokratycznej.

Deutsch-Russische Transport Gesellschaft – DeRuTra

Najbardziej tajemniczym armatorem radzieckim pływającym bezpośrednio po zakończeniu II wojny światowej po Odrze była niemiecko-radziecka spółka o nazwie Niemiecko-Rosyjska Spółka Transportowa (Deutsch-Russische Transport Gesellschaft – DeRuTra). Istnienie tej spółki poświadczają dokumenty już z połowy 1920 r. Był to armator prywatnych holowników i barek szyprow niemieckich, działający pod nadzorem radzieckim na zlecenie Radzieckiego Akcyjnego Towarzystwa Okrętowego na Odrze (Sowietskoje Akcjonarnoje Parachodnoje Obszczestwo na rjekie Oderje – SAPO n. O). Przedsiębiorstwo podlegało władzom wojskowym w Moskwie. Armator rozpoczął działalność na rzece prawdopodobnie w połowie 1946 r. i przewoził, podobnie jak inni armatorzy, towary z Nadodrza do radzieckiej strefy okupacyjnej. Głównym przedmiotem przewozów były ładunki reparacyjne i zdobywcze. Polacy sprzeciwiali się funkcjonowaniu spółki DeRuTra, której udziałowcem był kapitał niemiecki, na terytorium naszego kraju. Niektórzy próbowali ten fakt tłumaczyć umiędzynarodowieniem portu szczecińskiego. Po naciskach polskich służb dyplomatycznych strona radziecka w styczniu 1947 r. zapewniła nas, że spółka została rozwiązana. Jednak jeszcze w marcu 1948 r. strona

poliska wskazywała na dwa radzieckie przedsiębiorstwa żeglugowe pływające po Odrze: DeRuTra i Towarzystwo Okrętowe. Istnienie tego specyficznego armatora może świadczyć o kolaboracji w stosunkach militarnych, jakie istniały między ZSRR i Niemcami.

Sowietskoje Akcjonarnoje Parachodnoje Obszczestwo na rjekie Oderje – SAPO n. O

Kolejnym radzieckim armatorem było Radzieckie Akcyjne Towarzystwo Okrętowe na Odrze – SAPO n. O, nazywane też Państwowym Akcyjnym Towarzystwem Okrętowym na rzece Odrze (*Gosudarstwiennnoje Akcjonarnoje Parachodnoje Obszczestwo na rjekie Oderje – GAPO n. O*). Głównym obszarem działania armatora był rejon Szczecina. W kwietniu 1948 r. w przedstawicielstwie firmy w Szczecinie pracowało 376 osób. Armator posiadał także placówki w Malczycach, gdzie pracowało 58 osób oraz w Koźlu – 11 pracowników. Placówkami tymi kierowało przedstawicielstwo firmy znajdujące się we Wrocławiu. Armator jako jedyny radziecki przewoźnik miał zapis gwarantujący funkcjonowanie na terytorium Polski. Gwarantował mu to art. 9 podpisanej 17 września 1947 r. w Szczecinie między Towarzystwem a urzędem morskim umowy o przekazaniu portu szczecińskiego. Umowa gwarantowała armatorowi radzieckiemu szereg bardzo korzystnych warunków.

W roku 1949 armator w swoich przedstawicielstwach w Koźlu, we Wrocławiu i Malczycach zatrudniał 200 Niemców (z rodzinami ok. 350), którzy mogli swobodnie przekraczać granicę między Polską i radziecką strefą okupacyjną oraz nie podlegali prawodawstwu polskiemu.

Przedsiębiorstwo posiadało ogromny potencjał przewozowy. W związku z tym, że firma nie podporządkowywała się żadnym przepisom i zasadom porządkowym, w 1951 r. strona polska łącznie z armatorem z NRD – Deutsche Schiffahrt und Umschlagsbetriebszentrale z Berlina – podjęły próby uregulowania tej kwestii z armatorem radzieckim – GAPO n. O, którym kierował Michaił Fiedorowicz Pudow, jednak rozmowy do momentu wycofania się armatora z Odry nie przyniosły oczekiwanych rezultatów.

Polski armator odrzański

Obok armatorów radzieckich na Odrze rozpoczął przewozy polski armator. Przybierał różne postacie, od niewielkiego wielofunkcyjnego przedsiębiorstwa, będącego jednocześnie administracją drogi wodnej, do dużej firmy zajmującej się wyłącznie masowym przewozem ładunków. Przedsiębiorstwo po kolejnych przeobrażeniach zmieniało nazwy oraz posiadało różne formy własności.

GENIUSZE WOJNY lub CUD NAD WISŁĄ

„(I wojna światowa) obaliła stare trony cesarskie i królewskie i zapoczątkowała stulecie nowych totalitarnych ideologii. Pierwszą z nich był komunizm. Ogarnął po 1917 roku Rosję i próbował przedrzeć się na Zachód – „po trupie Polski”, jak się wyraził prowadzący bolszewicką ofensywę Michaił Tuchaczewski. Próba ta zakończyła się klęską w Bitwie Warszawskiej 1920 roku.

Jej świadkiem był Edgar Vincent wicehrabia d'Abernon (1857–1941). Ten brytyjski polityk i dyplomata został mianowany w 1920 roku ambasadorem w Berlinie. Po konferencji w Spa, gdzie Polacy prosili aliantów o pomoc przeciw bolszewikom, został oddelegowany przez premiera Lloyd George'a do Polski wraz z mieszaną misją francusko-brytyjską. Uczestniczyli w niej także dyplomata francuski Jean Jusserand oraz generał Maxime Weygand. Misja przybyła do Warszawy 25 lipca 1920 roku i przebywała w Polsce w najbardziej dramatycznym okresie bolszewickiej ofensywy.” (Dariusz Milewski „RZECZPOSPOLITA” „BITWY ŚWIATA” Nr 1, 17 marca 2007)

„...generał Maxime Weygand stał na czele grupy oficerów, którzy przybyli do Polski w ramach francuskiej misji wojskowej, by pomóc Polakom zmagającym się z sowiecką inwazją. Zdaniem francuskich historyków Weygand i jego ludzie, wśród których był ówczesny kapitan Charles de Gaulle, walczyli przyczynili się do pokonania rosyjskich wojsk. [...] jego rola jest w Polsce celowo umniejszana, by podkreślić, że cudu nad Wisłą dokonali sami Polacy pod wodzą marszałka Piłsudskiego. Tymczasem według Francuzów to właśnie Weygand wyszkolił i zreorganizował polską armię, dzięki czemu mogła ona skutecznie stawić czoła Sowiecom.” (Jean Sikora, francuski historyk, biograf Józefa Piłsudskiego w wywiadzie dla Romana Gutkowskiego „DZIENNIK”, „POLITYKA”, s. 5 24–25 luty 2007)

Być może „to właśnie Weygand wyszkolił i zreorganizował polską armię, dzięki czemu

mogła ona skutecznie stawić czoła Sowiecom”. Na pewno jednak nie wierzył w cuda i nie można go zaliczyć do grona cudotwórców ani nawet geniuszy przynajmniej tej wojny. Gdyż „w pierwszej połowie sierpnia 1920 roku zupełnie nie zgadzał się z planami Piłsudskiego i bardzo bał się o ich rezultat” – jak stwierdza w (wydanych przez warszawskie SAFARI POLAND) – swoich „niedemokratycznych wspomnieniach”, pod tytułem: „Tak było” – książkę Eustachy Sapięha.

Zaś: „Brytyjski dyplomata poznał zarówno groźbę położenia, jak i determinację Polaków, która pozwoliła im odnieść ostateczne zwycięstwo. Kiedy sytuacja została opanowana, d'Abernon został odwołany do Wielkiej Brytanii. Na podstawie sporządzonych w Polsce notatek wydał w 1931 roku swój dziennik pod tytułem „The Eighteenth Decisive Battle of the World: Warsaw 1920”. Książka ta już rok później została przetłumaczona i wydana w Polsce jako „Osiemnasta decydująca bitwa świata. Pod Warszawą 1920 roku” (z przedmową ówczesnego ministra spraw zagranicznych i późniejszego prezydenta na uchodźstwie Augusta Zalewskiego).

D'Abernon pod wrażeniem Bitwy Warszawskiej pisał: „Współczesna historia cywilizacji zna mało wydarzeń posiadających znaczenie większe od bitwy pod Warszawą w roku 1920 (...) Gdyby bitwa pod Warszawą zakończyła się była zwycięstwem bolszewików, nastąpiłby punkt zwrotny w dziejach Europy, nie ulega bowiem najmniejszej wątpliwości, iż z upadkiem Warszawy środkowa Europa stanęła by otworem dla propagandy komunistycznej i dla sowieckiej inwazji”. (Dariusz Milewski „RZECZPOSPOLITA” „BITWY ŚWIATA” Nr 1 17 marca 2007)

O czym donosi wybitny znawca geniuszy różnych wojen i cudów nad Wisłą

Kapitan „NEMO”

Korespondencje prosimy kierować na adres:

H/P „Nadbór”, Górny awanport służby Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@pwr.wroc.pl; http://www.nadbtor.pwr.wroc.pl. „Bractwo Mokrego Pokładu”
Redaktor Marian Kosicki, e-mail m.kosicki@chello.pl; red. techn. Marek Battek

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