

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 77

Rok VIII

Styczeń 2010 r.

WSZYSTKIEGO NAJLEPSZEGO W NOWYM 2010 ŻYCZY CZŁONKOM BRACTWA

Redakcja „Prosto z Pokładu”

Konkursy, Konferencje i publikacje Fundacji w roku 2010

W rozpoczynającym się roku Fundacja Otwartego Muzeum Techniki zaprasza do udziału w:

- Konkursie „Bunkier” adresowanym do studentów architektury i uczelni artystycznych, polskich i zagranicznych. Przedmiotem prac konkursowych będą koncepcje wprowadzenia nowych programów użytkowych do podziemnego bunkra przeciwigazowego w Świdnicy, ul. Tołstoja, w którym w 1938 r. urządzono telefoniczną stację wzmacniakową (informacje i dokumentacja bunkra na stronie www.nadbor.pwr.wroc.pl). Patronat honorowy Konkursu objął Prezydent Świdnicy Wojciech Murdzek. Prace konkursowe na 2 planszach formatu 70 x 100 cm składać należy na HP „Nadbor” (Wrocław, Wybrzeże Wyspiańskiego) w terminie do 15 września 2010. Rozstrzygnięcie Konkursu będzie miało miejsce w Świdnicy, w poł. października 2010 r. Tam, z udziałem władz miasta, odbędzie się publiczna prezentacja prac i wręczenie nagród (I-2.000,0, II -1.500,0, III-1.000,0 zł.; inni uczestnicy wskazani przez jury otrzymają wyróżnienia). Uroczystości tej towarzyszyć będzie sesja popularno-naukowa, promująca rewaloryzację bunkra świdnickiego, dzieła wyjątkowego w Polsce, o tyle też, że utrzymano tutaj wiele sprawnych urządzeń składających się na jego wyposażenie techniczne (stacja filtrów, siłownia energetycz-

na, system klimatyzacji, zaopatrzenia bunkra w wodę, odprowadzania ścieków etc).

- Konkursie „Kariery lotnicze Polaków”, termin nadsyłania prac 15 wrzesień 2010 (HP „Nadbor”), rozstrzygnięcie w czasie okolicznościowej imprezy poświęconej 60-leciu lotnictwa polskiego na Dolnym Śląsku)

- VII Międzynarodowy Warsztat Archeologii Przemysłowej, 20-22 maj 2010, Dzierżoniów – Świdnica – Nowa Ruda – Bielawa, adresowany do wszystkich zainteresowanych historią techniki i ochroną dziedzictwa kultury technicznej. Prace nadesłane do 20 marca 2010 r. (HP „Nadbor”) do maja zostaną opublikowane w 6 tomie „Technika w dziejach cywilizacji – z myślą o przyszłości”

- Międzynarodowej Konferencji „Zabytki techniki w gospodarce, polityce społecznej, kulturze”, 12-15 październik 2010, Dzierżoniów – Wałbrzych – Świdnica – Nowa Ruda. Termin nadsyłania referatów (HP „Nadbor”) 30 kwiecień 2010. Konferencja prowadzona będzie przy współudziale Funduszu Regionu Wałbrzyskiego, Polskiego Komitetu TICCIH, Fundacji Odnowy Ziemi Noworudzkiej i samorządów lokalnych Wałbrzycha, Świdnicy, Dzierżoniowa i Nowej Rudy. Językiem Konferencji będzie angielski, niemiecki i polski (tłumaczenia symultaniczne).

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

Materiały nadesłane przez autorów zostaną do października 2010 opublikowane w okolicznościowym wydawnictwie. Przesłania Konferencji adresować będziemy ku samorządom lokalnym i terytorialnym, ku wszystkim zainteresowanym włączaniem zabytków przemysłu i techniki w rytm współczesnego życia.

Interesuje nas rola jaką przypisać można ochronie dziedzictwa przemysłowego i technicznego w procesach transformacji gospodarczej, społecznej, kulturowej, w skalach makro i mikro, w odniesieniu do kraju, regionu, osady. Skonfrontować chcielibyśmy doświadczenia instytucji państwa, samorządu lokalnego, organizacji pozarządowych, mecenatu prywatnego na polu włączania programów ochrony dziedzictwa cywilizacyjnego w programy restrukturyzacji przemysłu i aktywizacji gospodarczej, społecznej, kulturalnej społeczności dotykanych przemianami cywilizacyjnymi.

Tak jak w Europie procesy transformacji gospodarczej nosiły w jakiejś mierze charakter ewolucyjny, rozwijając się od lat 50. XX w. i osłabiając tym społeczne tego reperkusje, tak w Polsce, podobnie jak w Europie środkowej przybrały one od lat 90. XX w. charakter niemalże rewolucyjnego, z trudem zdobywając sobie społeczne przyzwolenie.

Proces ten, ujawniając zarazem rozliczne bariery wzrostu, zmusza – jak wcześniej w Europie – do poszukiwania nowych narzędzi komunikacji społecznej. Na ile aktywną w tym rolę może odegrać ochrona dziedzictwa kultury technicznej, na ile ochrona zabytków sprzyjać może wychowaniu społeczeństwa dla przedsiębiorczości, na ile sprzyjać może włączaniu w procesy poszukiwania nowych programów rozwoju, zwłaszcza na obszarach postindustrialnych, nowych grup społecznych? Na ile walory poznawcze, edukacyjne, oświatowe materialnych dokumentów przeszłości przemysłowej mogą posiadać walor użyteczny, przydatny współczesnym, pomocny w rozwiązywaniu problemów gospodarczych czy społecznych, poszukiwaniu nowych perspektyw rozwoju w skali społeczności a nawet jednostki? Czy służyć mogą reorientacji zawodowej, doskonaleniu zawodowemu, ustawicznemu kształceniu społeczności otwartych na ciągłą przemianę? Na ile mogą odgrywać aktywne role w transformacji przestrzeni i krajobrazów kulturowych, bądź w końcu kreowaniu polityki zrównoważonego rozwoju?

Pytania to zasadne o tyle, że od lat kilkunastu wkraczamy w erę rewolucji informatycznej. Do „lamusa” odsyła historycznie wykształcone style życia. Nowa epoka wymaga nie tylko no-

wych technologii, nowego języka, ale i nowych narzędzi porozumienia społecznego. Czy znajdzie się w niej miejsce dla wyłączanej z eksploatacji starej fabryki, hali produkcyjnej, linii kolejowej, mostu, maszyny w końcu, informacji sięgającej historii przemysłu i techniki, biografii człowieka uzbrojonego w narzędzie, „ujarzmiającego” przyrodę? Na ile przeszłość odciska się na teraźniejszości i na ile determinować może nasze myślenie o przyszłości? Nadszedł czas formułowania nowych paradygmatów i nowego algorytmu działania w skalach dotychczas niewyobrażalnych.

Można formułować tutaj wiele pytań, czasami retorycznych. Jak jednak pogodzić sprzeczność pomiędzy głosem kultury a ekonomii? A może dychotomii tej nie ma, bądź można zastąpić ją myśleniem sprzyjającym realizacji społecznych celów, ze sfery kultury i ze sfery gospodarki, poszukując w tym efektywnych narzędzi rozwoju?

Jakby nie było to akcentować chcielibyśmy nieustanną potrzebę ciągłego odkrywania na nowo kodów genetycznych świata kreowanego przez człowieka, kodów zaklętych w kamieniu i stali, w dziele inżynierii, w świecie niemalże sztucznej ekosfery, od rewolucji przemysłowej kierującej nas ku rewolucji informatycznej, ku kurczącemu się kosmosowi, Universum człowiekowi bliższemu, ale wciąż niepojętemu, chociaż nadal, jak w neolicie, na krzemie bazującego.

Jeśli w dziele poszukiwania nowego posłużyć możemy się dobrem kultury technicznej to poddajmy refleksji jego role kulturotwórcze, zwłaszcza w aspektach kształcenia i wychowania, gospodarki, komunikacji społecznej, kształtowania i promocji polityki socjalnej, nakazu wdrażania coraz to doskonalszych technologii – z myślą o przyszłości.

Sięgnijmy ku inicjatywom i zadaniom przypisywanym ochronie zabytków przemysłu i techniki w Wielkiej Brytanii, Niemczech, Francji, Czechach i Słowacji, w Rumunii i Kanadzie, Belgii, Holandii. Na ile mogą być przydatne tu i teraz – w Polsce, na Podhalu, Żuławach, na Górnym czy Dolnym Śląsku, w Wielkopolsce i na Pomorzu, na obszarach gmin, na których tradycyjne gałęzie produkcji ustępują wyzwaniom współczesności, gmin poszukujących nowych strategii rozwoju, w których swoje miejsce znajduje i turystyka i potrzeba kreowania nowych miejsc pracy, zawodów, więzi międzyludzkich.

• VIII Sowiogórski Festiwal Techniki, 23-24 październik 2010, Dzierżoniów – Świdnica – Nowa Ruda – Bielawa.

- publikacja III tomu „Statków parowych na polskich wodach śródlądowych” – statki śrubowe prof. dr hab. Marka M. Michalskiego

- publikacja monografii S. Januszewskiego „Wynalazki lotnicze Polaków 1836-1918”.

Do nabycia w Fundacji posiadamy książki: Mosty – wyd. II, Technika w dziejach cywilizacji

– t. III–V, Statki parowe na polskich wodach śródlądowych – t. I–II, Leksykon Odrzański, Dziedzictwo morskie i rzeczne Polski, Wrocławski Węzeł Wodny. Przewodnik turystyczny, Lotnictwo. Stulecie przemiany, Tajne wynalazki lotnicze Polaków, Witold Jarkowski – inżynier aeronauta i inne (patrz www.nadbor.pwr.wroc.pl).

Opinia o wartości zespołu schronowego telekomunikacji, zlokalizowanego w Świdnicy, przy ul. Tołstoja

Opinię opracowano dla Fundacji Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu

W dniu 5 grudnia 2009 r. odbyła się wizja terenowa na obiekcie, dokonana wspólnie, przez grupy badawcze pracowników naukowych i studentów Politechniki Wrocławskiej, pod kierunkiem prof. dr hab. inż. Stanisława Januszewskiego oraz Politechniki Krakowskiej, pod kierunkiem autorów niniejszej opinii.

W wyniku wizji, dokonanej w obecności pracowników TPSA, stwierdzono istnienie zachowanego w niemal kompletnym stanie, zespołu telekomunikacyjnego z okresu sprzed II wojny światowej. Dokładne datowanie, ani nawet precyzyjne określenie przeznaczenia tego zespołu, przy obecnym stanie badań, nie jest na razie możliwe.

Większość zachowanych, datowanych instalacji wewnątrz obiektu wskazuje na rok 1939. Część informacji łączy obiekt z wielką rozbudową niemieckiej sieci teletechnicznej, związanej z inwestycją budowy podziemnego centrum administracyjnego i przemysłowego III Rzeszy w Górach Sowich i pod zamkiem Książ, ukrytej pod kryptonimem „Riese”. Ta jednak, według wszystkich znanych źródeł, rozpoczęła się ok. 4 lata później, w obliczu ofensywy bombowej Aliantów przeciwko III Rzeszy, której eskalacja datuje się dopiero na rok 1943. Intensywna, nigdy nie ukończona budowa „Riese” – to praktycznie ostatni rok wojny. Badany obiekt w Świdnicy odpowiada generalnie wcześniejszym standardom, opartym generalnie na doktrynie panowania w powietrzu, lecz w wydaniu teorii Giulio Douheta. Tak więc datowanie i geneza badanego zespołu wymaga znacznie precyzyjniejszych badań historycznych i archiwalnych. Jego bezpośrednie przeznaczenie wydaje się znacznie łatwiejsze do określenia – jako potężnej wzmacniakowni (amplifikatorni) sygnału telefonicznego. Jednakże jej rola i znaczenie w systemie łączności hitlerowskich Niemiec i, wynikające z niej: wielkość, odporność przeciwko atakowi powietrznemu i perfekcyjne maskowanie – to ko-

lejne tematy, wymagające wyjaśnienia. Ferowanie hipotez na ten temat wykracza poza zakres niniejszej opinii, będącej przede wszystkim raportem i próbą zdefiniowania wartości obiektu, w obliczu jego zagrożenia.

Zespół składa się z trzech głównych, ściśle związanych, podstawowych, części: specjalnie uformowanej działki ze swoistą kompozycją zieleni, budynku (części nadziemnej) i schronowej części podziemnej. Stanowi wzajemnie komplementarną całość i przez sam ten fakt spełnia równocześnie kryteria: wyjątkowości, unikatowości i reprezentatywności.

Działka, ogród, kompozycja zieleni. Zewnętrznym obliczem zespołu schronowego jest działka, ukształtowana na wewnątrzmiastowski, duży ogród przydomowy. Jej fenomenem jest świadome i konsekwentne zastosowanie elementów sztuki ogrodowej dla określonych celów maskowania inżynierskiego, przede wszystkim w aspekcie dezinformacji, a także, znanej ze starszych działań – deformacji (dezintegracji wizualnej) budowli o przeznaczeniu militarnym. Działka, przylegająca dłuższym bokiem do ulicy Lwa Tołstoja, podzielona jest niesymetrycznie, prostopadłym do jej osi, budynkiem, mniej więcej w proporcji 1:8. Jedna ósma, pozostała od strony północnej – to wybrukowany trakt komunikacyjny. Pozostała część działki to ogród o cechach kompozycyjnych i doborze roślinności, charakterystycznych dla epoki modernizmu, raczej w wydaniu lat 20. niż 30. XX stulecia. Centralną część ogrodu zajmuje wielki trawnik, wymuszony w istocie faktem zlokalizowania pod nim stropu schronu, co nie dopuszczało do nasadzeń drzew. Od strony południowej można zaobserwować równomierne *plateau*, powiększające płaszczyznę trawnika poza rzut części podziemnej. Można domniemywać, iż wykonano je z ziemi wykopowej schronu, umiejętnie deformując wyrazistość prostopadłościenną struktury schronu, obsypanego ziemią. Uformowano w ten sposób rozległą płaszczyznę i łagodny stok, porośnięty dziś zastanawiająco starymi

drzewami. Jest to swobodna część ogrodu, nawiązująca nieco do ogrodu angielskiego w stylu *beautiful*, choć nie stwierdzono na razie istnienia ścieżek czy innych elementów wyposażenia parkowego. Otoczenie wielkiego trawnika – to konsekwentnie formowane pasy zieleni: starych żywotników, grabów i kilku innych gatunków. Stanowią one nakładające się na siebie kulisy, nie tylko zasłaniające skutecznie wgląd od strony ulicy, ale także rozmywające ostre cienie, neglizując istnienie szczelin doświetlających i technologicznych schronu – w zdjęciach lotniczych. Na krawędziach obetonowanych, prostokreślnych szczelin istnieją gęste, zwarte pasma żywotników; obsadzanie krawędzi fos dla deformacji cieni jest praktyką znaną w fortyfikacji od dawna, szczególnie nasiloną po roku 1892, czyli po udoskonaleniu balonowej obserwacji powietrznej. Tutaj zieleń spełnia swą funkcję maskowania deformującego w stosunku do geometrycznych form szczelin, nietypowych dla zwykłej, podmiejskiej zabudowy rezydencjonalnej. Gęste, specjalnie strzyżone żywopłoty grabowe, przerastające ogrodzenie posesji, a także graby rosnące wewnątrz działki, od strony sąsiedztwa (ze śladami strzyżenia, odrosłe później w sposób spontaniczny) – to skuteczne parawany maskujące wgląd w głąb działki – to realizacja funkcji dezinformującej, co do rzeczywistej funkcji zespołu. Taką funkcję spełniała pergola przy wejściu do budynku, sugerująca reprezentacyjno-ozdobną, całkowicie cywilną rolę obiektu. Układ nie jest jednorodny; był przekomponowywany (ostatni raz zapewne ok. roku 2000), na co wskazuje trawnik w kształtkach z tworzyw sztucznych, ułożony na stropie schronu. Mimo tego – ogród jest niebywale rzadkim przykładem przeciwlotniczego i przeciwagenturalnego maskowania zielenią, o obiektywnych, znacznych wartościach kompozycyjnych i przyrodniczych a zwłaszcza unikatowych wartościach historyczno-poznawczych. Tradycja użytkowania miejsca, zgodnie z pierwotnym programem użytkowym z czasu powstania budowli bunkra była kontynuowana aż do 2004 roku.

Budynek. Budynek stanowi nadziemną część kompleksu schronowo-teletechnicznego. Budynek, ustawiony szczytowo w stosunku do ulicy Tołstoja, równoległe do krótszego boku działki. Obiekt ma typowy charakter – proporcje i wystrój dla niemieckiej architektury lat trzydziestych; z elementami modernizmu, lecz z nawiązaniem do tradycji narodowych (stromy dach czterospadowy z niewielkim gzymsem). Budynek dwukondygnacyjny, z rozbudowaną kondygnacją podziemną, ma charakter niewielkie-

go, kilkurodzinnego, dość typowego domu mieszkalnego, stosowanego m.in. w osiedlach urzędniczych (podobne budynki zrealizowano w czasie okupacji w Krakowie, jako stolicy GG, wzdłuż ulicy Królewskiej, wówczas Reichsstrasse). Wyróżnia się starannym wykończeniem (m. in. zastosowaniem szlachetnego tynku). W okresie funkcjonowania stacji wzmacniakowej w okresie powojennym – w budynku mieszkali pracownicy centrali. Możliwe, iż podobną rolę spełniał w okresie niemieckim. Dalsze badania wykażą, czy budynek spełniał także dodatkowe funkcje techniczne. Na uwagę zasługują oryginalne drewniane zasuwane rolety na oknach; zapewne o funkcji zaciemnienia przeciwlotniczego.

Obiekt jest organicznie scalony z podziemnym schronem. Rozwiązanie przyziemia w strefie wejściowej jest podporządkowane komunikacji prowadzącej do podziemia. Budynek otoczony jest z dwóch stron szerokimi szczelinami – rodzajem „szachtów”, zarówno o funkcji doświetlenia (kotłowni), czerpni powietrza jak i szybu montażowego do instalacji ciężkich elementów wyposażenia.

Część podziemna, schronowa. Największym i niezwykłym elementem zespołu jest rozległy, podziemny zespół schronowy. Jest on zbudowany głównie przeciwko zagrożeniu gazowemu oraz przeciw podmuchowemu i odłamkowemu działaniu bomb lotniczych i to o niezbyt wielkim wagomiarze. Obiekt nie jest odporny na bezpośrednie trafienia cięższych bomb (strop ok. 0,5-0,8 m, kamienny materac detonacyjny – ok. 0,5 m, nadkład ziemny ok. 0,5-1 m). Także konstrukcja i grubość ścian (mieszana: ceglana i betonowa – ok. 0,5 m), nie wskazują na standardy przeciwbombowe z okresu trwania wojny. Dla porównania, strop i ściany schronu, zbudowanego na rynku w Oświęcimiu w roku 1941 miały równe 2 m grubości ścian i stropu. Podobne grubości mają schrony kolejowe typu „Dombunker”, budowane w latach 1940-41 w ramach przygotowań do ataku na Związek Sowiecki (plan „Aufbau Ost”), w systemach Anlage Süd (Cieszyna-Stępina), Anlage Mitte (Jeleń i Konewka) oraz Anlage Nord (Gołdap). Opisowany schron na podwójną posadzkę z płytą utrudniającą podkopanie budowli przez bombę (w przypadku trafienia obok), a więc był on przewidywany przeciwko zagrożeniom lotniczym, jednakże zdecydowanie – w standardach okresu międzywojennego, wynikających z doświadczeń I wojny światowej, nie zaś wg realiów wojny bombowej lat czterdziestych. Zasadniczym zagrożeniem, przeciwko któremu perfekcyjnie zabezpieczono obiekt, nie były bomby burzące, lecz gaz. Całość

budowli zaopatrzona jest w gazoszczelne, stalowe drzwi i okiennice – o niewielkiej grubości, nie chroniącej przeciw działaniu większych odłamków, lecz o szczelnych, hermetycznych przyłgach. Do obiektu prowadzi obszerna śluza gazowa, dostępna przez podwójne, zachowane drzwi gazoszczelne. Za nią – krótki, poprzeczny korytarz, prowadzący do pomieszczeń centrali filtrowentylacyjnej, pomieszczenia agregatu prądotwórczego wraz z pomieszczeniem paliwowym, do 2 obszernych sal urządzeń teletechnicznych oraz do dwóch wąskich korytarzy instalacyjnych, rozprowadzających media w głąb schronu. Po stronie lewej – długa, główna sala operacyjna, jedyna doświetlona dużymi oknami, oszklonymi kształtkami szklanymi (być może nieoryginalne), zabezpieczonymi opisanymi już okiennicami gazoszczelnymi. Szczeliny doświetlające i techniczne, wyłożone glazurowanymi płytkami ceramicznymi, umożliwiającymi łatwe odkażenie w przypadku zakończenia ataku gazowego. W południowej stronie schronu – pomieszczenia mieszkalne i wypoczynkowe, wydzielone z wielkiej sali centralnej (równoległej do sali z oknami), nieoświetlonej, o najwyższej odporności biernej. Pomieszczenia te, najwyraźniej modernizowane były w standardach lat 70. lub 80. XX wieku. Urządzenia teletechniczne zostały w większości zdemontowane; pozostałe drobne relikty wskazują na pochodzenie z okresu PRL. Nie dotyczy to przestrzeni pomiędzy podłogami, gdzie występują dziesiątki przyłączy i okablowanie z okresu budowy obiektu. W stanie idealnym zachowała się centrala filtrowentylacyjna, z oryginalnymi filtrami (w tym zapasowym, w oryginalnym malowaniu, sygnowany Auer Rlb 9 S+G 20/ Nr 260116/1939, i z zapasowym silnikiem prądu zmiennego Conz Drehströms Motor), z pełnym orurowaniem; wymieniona jest tylko nagrzewnica. Również w stanie kompletnym i sprawnym technicznie zachowany jest generator wraz z silnikiem napędzającym i instalacją zasilającą w paliwo. (Silnik wysokoprężny Klöckner-Humboldt Deutz A.G. Köln, generator Garbe-Lahmayer, typ FA750/80b 85 kWA datowany 1939 r.). Zachowane w dobrym stanie: stacja wentylatorów, prawdopodobnie do instalacji nadciśnieniowej w kotłowni oraz częściowo zachowana kotłownia.

Zachowanie instalacji specjalnych sprzed 70 lat, w stanie funkcjonalnym, z oryginalnym osprzętem a nawet z oryginalnymi narzędziami serwisowymi, oliwiarkami itp. jest ewenementem w skali krajowej i rzadkością w skali europejskiej.

Wnioski. Schron telekomunikacyjny – stacja wzmacniakowa w Świdnicy jest niezwykle cennym zabytkiem architektury i techniki, dokumentującym w sposób całościowy i kompleksowy konstrukcję i wyposażenie budowli specjalnych, służących telekomunikacji i zbudowanych w obliczu zagrożenia wojną powietrzną, w realiach lat 30. XX w. Szczególnie cenne jest zachowanie całego zespołu – od świadomie kształtowanej kompozycji ogrodowej, skalę budynku, zespołu podziemnego – aż po elementy wyposażenia technicznego. Obiekt stanowi swoisty rezerwat wyposażenia technicznego niemieckiego budownictwa fortyfikacyjnego i specjalnego. W obliczu możliwości wystawienia obiektu na nieograniczony przetarg, w celu zbycia zbędnych nieruchomości TPSA, należy objąć obiekt prawną ochroną konserwatorską poprzez wpis do rejestru zabytków całości, w granicach działki katastralnej, z całym wyposażeniem. Dopuszczenie do dekompletacji swoistej „kapsuły czasu”, (szczęśliwie zachowanej do naszych dni dzięki długotrwałej kontynuacji funkcji) poprzez rozproszenie wyposażenia i rozprzedania go w ręce chętnych do takich działań prywatnych kolekcjonerów, byłoby działaniem szkodliwym dla kultury narodowej w skali kraju i uszczerbkiem dla atrakcyjności poznawczej Województwa Dolnośląskiego i Miasta Świdnicy. Podstawowym działaniem musi być szczegółowa inwentaryzacja, identyfikacja i interpretacja zespołu. Obiekt stanowi element wielkiego i nie do końca rozpoznanego systemu przemysłowo-administracyjno-militarnego III Rzeszy; wartość dokumentacyjna i poznawcza przekracza tu skalę regionalną i krajową, stając się elementem trudnego dziedzictwa Europy XX wieku. Tak, jak z założenia był to obiekt o charakterze centrum sieci, tak w rozumieniu przenośnym, w aspekcie sukcesji funkcji, winien służyć budowie systemu turystyki kulturowej, industrialno-militarnej, dla znacznej części Województwa Dolnośląskiego. Nie ma chyba lepiej predestynowanego do roli „bramy”, a więc punktu inicjalnego dla zwiedzania wielkiego „zagłębia tajemnic”, jakimi są Góry Sowie a także obszar produkcyjny zaawansowanych technologii z okresu II wojny światowej. Możliwość zorganizowania ośrodka noclegowo-edukacyjnego (budynek, ogród), szkoleniowo-konferencyjnego oraz wystawienniczo-muzealnego (schron), jako centrum dyspozycyjnego dla turystyki jest nie tylko szansą, ale wręcz obowiązkiem w stosunku do społeczności miasta i regionu. Opracowanie rzetelnego, zapewne międzynarodowego projektu edukacyjnego (w miejscach coraz popularniejszych, paranaukowych te-

orii), wskazującego rolę, znaczenie, cenę i konsekwencje programów zbrojeniowych III Rzeszy; ich wpływ na polityczną i gospodarczą mapę Europy, łącznie z epoką Zimnej Wojny; przekazanie go w sposób nowoczesny, sugestywny lecz przede wszystkim – udokumentowany historycznie – powinno znaleźć swe ukoronowanie w postaci zabezpieczonego i przystosowanego

do celów dydaktycznych – świdnickim zespołem chronowym. Winien być on traktowany jako rzeczywiste DOBRO PUBLICZNE; nie zaś jako kłopotliwa „masa upadłościowa” po poprzednich systemach politycznych i gospodarczych.

dr inż. arch. Krzysztof Wielgus
dr inż. arch. Jadwiga Środulska-Wielgus

Stopień wodny Malczyce – płonne nadzieje

Aby zrozumieć zawłość problemu budowy na Odrze stopnia wodnego Malczyce należy cofnąć się w czasie o jeden wiek do momentu, gdy stawały się coraz bardziej dotkliwie odczuwane ujemne skutki wpływu skanalizowanej części Odry w stosunku do uregulowanej. Już wtedy okazało się, że głębokości na uregulowanym odcinku Odry zaczęły być o wiele mniejsze niż na Odrze skanalizowanej, co z kolei przekładało się na nierealną żeglugę statkami 650 tonowymi nie mówiąc o 780 tonowych, które w owym czasie zaczęły się pojawiać na Odrze. Nie zdecydowano się wtedy na kanalizację Odry poniżej Wrocławia ze względu na konieczność utrzymania wolnego przepływu wielkich wód wezbraniowych oraz ze względu na niskie położenie gruntów nadodrzańskich wzdłuż tego odcinka rzeki.

Ustawa z 1 kwietnia 1905 r. przeznaczyła pewne kredyty na wykonanie próbnej regulacji w celu ustalenia czy jest możliwe przy pomocy regulacji i uzupełnieniem niskich przepływów wodą ze zbiorników polepszenie warunków nawigacyjnych. Próbną regulacją musiała dać odpowiedź pozytywną gdyż ustawą z dnia 30 czerwca 1913 r. zapewniono środki na przeprowadzenie pełnej regulacji koryta Odry poniżej Wrocławia do Lubusza (km. 260,7 – 593,7) równocześnie z budową zbiornika w Otmuchowie. Pierwsza wojna światowa była przyczyną zwłoki w wykonywaniu prac regulacyjnych. Również pierwsze lata powojenne były niekorzystne dla kontynuacji prac regulacyjnych z punktu widzenia interesów niemieckich. Do roku 1924 ograniczono się jedynie do prac regulacyjnych tylko w szczególnie niekorzystnych odcinkach rzeki.

W roku 1921, podczas wielkiej suszy w połączeniu z zaniedbaniem koryta Odry w okresie wojny głębokości rzeki na niektórych odcinkach poniżej Wrocławia spadły na przejściach do 0,5 m. Wtedy też inżynier Fabian, jeden z szefów byłej niemieckiej administracji Odry zaczął udowadniać, że to właśnie kanalizacja rzeki Odry

ma tak szkodliwy wpływ na występowanie niskich stanów wody poniżej ostatniego stopnia wodnego i powoduje znaczne ograniczenie przepływów. Argumentuje to tym, że w czasie występowania dłuższych okresów suszy podniesiony sztucznie stan wody gruntowej poprzez kanalizację ułatwia roślinom uzupełnienie wilgoci, przez co wodę którą przedtem nie dostawała się do korzeni teraz pochłaniają rośliny, wskutek czego powstaje dla Odry poniżej ostatniego stopnia wodnego efektywna strata wody gruntowej zasilającej rzekę podczas niskich stanów. Jest to dość ciekawa argumentacja – z jednej strony dobrodziejstwo dostatku wody dla terenów położonych wzdłuż rzeki skanalizowanej, z drugiej zaś tragedia dla obszarów poniżej odcinka skanalizowanego. Osobiście śmiem wątpić, że aż taki skutek przynosi spożytkowanie nadmiaru wody przez roślinność, a stabilizacja wód gruntowych to przecież dobrodziejstwo dla prawidłowej równowagi ekosystemu.

Idąc dalej tropem kataklizmów zmuszających do podjęcia decyzji normujących zachwiany system wodny Odry wymieniłem należy kolejny, czyli 1922 r. wielkiej suszy. Wtedy to już od 5 maja do końca sierpnia blisko 979 statków pomimo wypuszczenia sztucznej fali musiało przerwać rejs w oczekiwaniu na opady deszczu.

Zapewniony ustawą z dnia 30 czerwca 1913 r. kredyt w wysokości 21500000 marek na budowę zbiornika retencyjnego w Otmuchowie, a następnie ustawą z dnia 4 grudnia 1920 r. dodane dalsze 40000000 marek na powiększenie pojemności zbiornika do 262 milionów metrów sześciennych oprotestowało i sprzeciwiło się Ministerstwo Rolnictwa, które nie chciało zezwolić wobec trudności wyżywienia na uszczuplenie powierzchni rolnej poprzez rozszerzenie zbiornika z 2210ha do 3400 ha.

Wyłoniono wtedy komisję, która miała zbadać i zaproponować inne możliwości wspomoczenia żegludze. Komisja ta na posiedzeniu w dniu 30 listopada 1922 roku po poprzednim dokład-

nym zaznajomieniu się z sytuacją i problemem nieregularnego uprawiania żeglugi od Wrocławia do Szczecina doszła do następujących konkluzji, które do dziś, pomimo blisko stuletniemu przedziałowi czasu są tak samo aktualne jak w owym czasie.

Komisja ta stwierdziła, że zapewnienie odpowiedniej głębokości dla żeglugi Odrą od Wrocławia do Szczecina będzie możliwe dopiero po skanalizowaniu odcinka do ujścia Warty. Skanalizowanie do Przybrzegu umożliwiłoby stały wywóz produktów kopalnianych i hutniczych z Górnego Śląska do Berlina przez kanał Odra-Szprewa. Powstały również alternatywne projekty budowy kanału lateralnego wzdłuż Odry, oraz kanału żeglugowego niezależnego od Odry. Ostatecznie jednak komisja przyjęła wariant regulacji Odry na małą wodę wraz zasilaniem przepływu ze zbiornika w Otmuchowie.

I tak data 30 listopada 1922 roku do dziś jest symbolem niespełnionych nadziei o wielkiej, skanalizowanej Odrze.

Lata 40. i 50. to powojenna odbudowa zniszczeń infrastruktury hydrotechnicznej i uruchamianie żeglugi odrzańskiej. Wtedy to nie zastanawiano się jeszcze nad wizją Odry, po której mogły by pływać jednostki 1000 tonowe bez przerw nawigacyjnych z przyczyn niskich stanów wody. Najważniejszym problemem tych lat to odtworzenie stanu technicznego Odry i floty do stanu z lat trzydziestych. Ta sytuacja nie trwała jednak długo. Okazało się, że wykonanie regulacji na małą wodę na Odrze środkowej na długości 335 kilometrów nie dało spodziewanych rezultatów i pomimo zasilania w latach suchych ze zbiorników w Otmuchowie i Turawie nie można było zagwarantować żegludze nawet 1,20 m głębokości w ciągu całego sezonu nawigacyjnego. Po skanalizowaniu Odry od Rędzina do Brzegu Dolnego oraz wykonaniu regulacji uzupełniającej na Odrze poniżej Ślubic nadal pozostało kilkanaście krótkich odcinków rzeki o łącznej długości 39,15 km. gdzie brak było regulacji uzupełniającej na małą wodę. Do roku 1952 żegluga na Odrze środkowej odbywała się przy okresowym wspomaganiu zasilaniem ze zbiorników. System ten jednak powodował wielkie zamieszanie organizacyjne w Żegludze na Odrze. Oprócz ujemnych skutków eksploatacyjnych w żegludze zasilania falowe niszczyło znacznie infrastrukturę brzegową na Nysie i Małej Panwi poniżej zbiorników jak i na Odrze środkowej.

W roku 1954 zdecydowano się przejść na zasilanie ciągłe ze zbiorników. Skutkowało to zmniejszeniem strat wody zasilającej na odcinku od zbiorników do początkowego punktu za-

silania jak również żegluga odrzańska uzyskała możliwość w miarę regularnej i terminowej dostawy towarów. Przyczynę fatalnego stanu koryta Odry środkowej zaczęto powoli odkrywać już na początku lat 60 tych. Okazało się, że skanalizowanie górnej Odry zmieniło całkowicie reżim Odry środkowej poprzez odjęcie rzece rumowiska prowadzonego przy średnich i wyższych stanach wody tak potrzebnego do regulowania i temperowania działania wody. Nastąpiła gwałtowna erozja dna początkowo na odcinku od Rędzina do Malczyc, a obecnie od Brzegu Dolnego do Lubiąża. Podsumowując ten wątek należy stwierdzić, że niedokończona, lub niepełna kanalizacja rzeki w pewnym stopniu zatrzymująca naturalny ruch rumowiska utrudnia prawidłowe wyrobienie się koryta rzeki na odcinku rzeki uregulowanej. I ten właśnie problem zaowocował opracowaniem studiów nad użegłownieniem Odry początkowo dla barek 600 tonowych, a docelowo dla 1000 tonowych. Dla mnie najważniejsze są studia nad kontynuacją kanalizacji Odry. Z tego co mi jest wiadomo powstały trzy. Pierwsze to Studium użegłownienia Odry wolnopłynącej dla barek 1000-tonowych opracowane przez Hydroprojekt Oddz. Wrocław w roku 1958, Założenia generalne użegłownienia rzeki Odry – Rejon Dróg Wodnych we Wrocławiu- rok 1960 oraz Studium przystosowania rzeki Odry do europejskiego systemu dróg wodnych autorstwa Navicentrum Wrocław z 1994 r.

Według pierwszego studium Hydroprojektu opracowano alternatywny IV wariant użegłownienia Odry – Kanalizacja Odry środkowej. Jest on dość ciekawy więc poświęcę mu trochę miejsca.

Projekt ten zakładał budowę 20 stopni wodnych na odcinku od Brzegu Dolnego do ujścia Warty dając w ten sposób pełną drogę wodną dla barek 600, a nawet 1000 tonowych. W roku 1965 szacowano koszt wykonania kanalizacji na 3250 milionów zł. Poza możliwością uprawiania żeglugi barkami 600 tonowymi kanalizacja nie daje jednak zabezpieczenia przeciwpowodziowego, jak również nie ma wpływu na przebieg powodzi. Również zauważono niekorzystny wpływ spiętrzenia wody co spowoduje zalanie i podtopienia znacznych ilości gruntów w międzywalu. Korzyścią natomiast będzie poprawa stosunków wodnych na wyższych terenach zawała oraz możliwość przeprowadzenia nawodnień. Również dla energetyki korzyścią będzie pozyskanie energii elektrycznej rzędu 1000 mln kWh. Zakładano również wariant kanalizacji Odry swobodnie płynącej od Brzegu Dolnego tylko do

ujścia Kaczawy (km 316,0) przy pomocy dwóch stopni wodnych (koszt 327 mln zł).

Tyle staroci. Chciałbym teraz przejść do czasów nam bliższych, choć też już prawie historycznych ze względu na czas budowy stopnia wodnego Malczyce, który niebawem może stać się obiektem prawnie chronionym jako zabytek współczesnej budowli hydrotechnicznej. Odcinek rzeki Odry od Brzegu Dolnego do Malczyc wg. Studium przystosowania rzeki Odry do europejskiego systemu dróg wodnych autorstwa Navicentrum wymaga specjalnego potraktowania ze względu na silną erozję denną koryta rzeki. Skutkiem tej erozji, ocenianej na 2,5 m w stosunku do stanu pierwotnego wystąpiło zagrożenie bezpieczeństwa jazu oraz obniżenie się głębokości na dolnym progu śluzy. Jedynym sposobem uzdrowienia istniejącego stanu rzeczy jest budowa kolejnego stopnia wodnego

Pierwotnie lokalizacja stopnia wodnego była na km 306, która była zgodna z zamysłem dostosowania rozwiązań technicznych stopnia Malczyce do erozji dennej koryta Odry poniżej stopnia Brzeg Dolny. Lokalizacja stopnia na km 306 podyktowana była potrzebą aby port Malczyce znalazł się w cofce piętrzenia tego stopnia. Przesunięcie stopnia Malczyce w dół rzeki do km 306 miałoby daleko idący wpływ na dalszy kształt kaskady, jednocześnie otwierający możliwość rezygnacji na odcinku do Ścinawy z jednego stopnia wodnego.

Jednak rozwiązanie lokalizacji stopnia na km 300 obroniło się jako lepsze i ostatecznie zamknęło dalszą krytykę działalności inwestycyjnej w tym przedmiocie. W znacznym stopniu zadecydował o tym zdrowy rozsadek ekologiczny, czyli uratowanie nadrzecznych lasów, które znalazły by się na terenie cofki, co z kolei równało by się z ich zagładą. Szczypta chronologii związanej z budową stopnia wodnego Malczyce.

Rok 1974 – pierwsza decyzja o ustaleniu lokalizacji stopnia wodnego.

Rok 1975 z powodu braku środków finansowych wstrzymano prace projektowe.

Rok 1987 została opracowana nową wersję założeń techniczno-eksploatacyjnych które nie zostały zaakceptowane.

Rok 1989 – opracowano kolejną wersję założeń techniczno-eksploatacyjnych zmieniając poprzedni wariant dwóch komór śluzowych o wymiarach 190×12×2,5 pierwsza komora i 125×12×2,5 druga na wariant jednokomorowy 190×102×2,5. Ponownie z powodu ograniczeń inwestycyjnych prace nad inwestycją nie zostały podjęte.

Rok 1994 – to kolejna koncepcja programowa w końcu szczęśliwie zatwierdzona przez Ministerstwo Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. W tym samym czasie powstaje czwarta już wersja założeń techniczno-eksploatacyjnych która jest kompromisem racji reprezentowanych przez środowisko hydrotechników i ekologów. Jednak jak szybko zmieniają się racje ekologów świadczy załamanie się prac budowlanych pod koniec 2009 r, o których wspomnę w dalszej części. Według ostatniej wersji powstanie śluza jednokomorowa o wymiarach 190×12×3,5.

Prace budowlane rozpoczęto w 1997 roku, a zakończenie inwestycji zaplanowano na 2009 r. Całkowity koszt inwestycji miał wynieść 418 mln zł.

Rok 2009, czyli planowane zakończenie inwestycji pokazuje, jak można obcinając co chwilę budżet lub przekładając na inne cele wydłużyć i w konsekwencji podrożyć budowę stopnia wodnego. Nieoficjalnie wiadomo, że rok 2009 zamknie się wydatkowaniem kwoty rzędu 600 mln od rozpoczęcia inwestycji a stan zaawansowania prac budowlanych wyniesie około 60 %. Wiadomo przecież, że zły system finansowania tak wielkich inwestycji w konsekwencji prowadzi do wydłużenia okresu budowy i wraz z wydłużeniem czasu proporcjonalnie rosną koszty inwestycji.

Rok 2009 zamiast być świętem zakończenia inwestycji stał się rokiem totalnej porażki. Pomimo, że transza środków finansowych na ten rok wzrosła o 30% w stosunku do roku poprzedniego i wyniosła 80 mln zł, to jedna ingerencja ekologów zachwiała harmonogramem prac zaplanowanych na ten rok. Konkretnie chodzi o usytuowanie przepławki dla ryb. Wg projektu przepławkę zaprojektowano i wykonano na wyspie pomiędzy korytem rzeki a przepokiem doprowadzającym wodę do jazu i elektrowni. Cały projekt i budowa przepławki w stadium projektowania i realizacji planu nie była oprotostowana przez ekologów. Dopiero w roku 2009, gdy na budowie pojawił się bardzo wpływowy ekolog okazało się, że jego wizja usytuowania przepławki całkowicie odbiega od tej już wybudowanej.

Według niego obecne rozwiązanie techniczne przepławki nie spełnia wymogów środowiskowych. Udowadnia, że jest to klasyczny przykład obiektu dysfunkcyjnego dla ryb wędrownych, przechodzić w tym przypadku mogą tylko pospolite gatunki ryb takie jak np. płoć. Argumentuje dalej, że umiejscowienie przepławki pomiędzy jazem a blokiem elektrowni jest rażą-

cym niezrozumieniem biologii ryb, które najczęściej wykorzystują części przybrzeżne o silnym przepływie dla przemieszczania się wzdłuż koryta rzeczno. Wytyka również, że projekt stopnia wodnego to najgorsze z możliwych rozwiązań technicznych przepławek, co czyni to rozwiązanie w praktyce bezużyteczne dla zredukowania fragmentacji koryta Odry. Według niego optymalnym rozwiązaniem powinien być bystrotok, poprowadzony równoległe do koryta Odry o minimalnym przepływie rzędu 2-3 metry sześciennie na sekundę, który mogłyby pokonywać tak duże ryby jak troć czy łosoś. Realizacja przepławki w tym kształcie uczynić ma zasadnym przeprojektowanie i przebudowę przepławek na istniejących stopniach wodnych pomiędzy Koźlem a Brzegiem Dolnym.

Czy miało to wpływ na tempo prac budowlanych? Miało, niewyobrażalny. Częściowo wstrzymane zostały prace budowlane w obrębie elektrowni. Zostanie ogłoszony nowy przetarg na przeprojektowanie już wybudowanego fragmentu elektrowni i lewej części konstrukcji oddzielającej komorę śluzy od elektrowni. To z kolei owocuje zachwianiem harmonogramu prac budowlanych przy konstrukcji elektrowni. Wstępnie ocenia się, że przeprojektowanie i wykonanie nowej przepławki wydłuży czas realizacji inwestycji o około jeden rok. Wzrostu kosztów inwestycji nie można w tej chwili dokładnie sprecyzować, ale z pewnością sięgać będą kilkumilionowej kwoty, którą w konsekwencji i tak zapłacimy my, podatnicy.

Problem przepławki dla ryb to tylko mała część zmagania, które pokonać musieli projektanci i ekipa budowlana realizująca inwestycję. Poniżej przedstawiam tylko część uwarunkowań na wydanie zgody realizacji budowy stopnia wodnego Malczyce określonych przez Wydział Infrastruktury Technicznej Ochrony Środowiska i Rolnictwa przy Urzędzie Miasta i Gminy w Wołowie. Lwią część stanowią wymogi które inwestor musi wykonać na etapie realizacji inwestycji.

Opracowanie i wdrożenie do realizacji sterowania procesem transportu rumowiska rzeczno na odcinku Odry poniżej stopnia wodnego Malczyce. Temat «karmienia» rzeki od dłuższego czasu jest propagowany przez światek naukowy z dziedziny hydrologii. Nie jestem ekspertem w tej dziedzinie, lecz wydaje mi się, że sposób ten na podniesienie poziomu dna lub łatania skutków erozji dennej jest zasadny tylko przy względnie stałych poziomach przepływu wody poniżej stopnia wodnego. Falowe uzupełnianie stanów wody dla potrzeb żeglugi i tak bardzo

szybko wypłucze lotną część rumowiska rzeczno. Następnym tego będzie osadzanie jej na dalszych odcinkach gdzie energia sztucznej fali zostanie złagodzona, to z kolei będzie skutkować niekontrolowanymi przemiałami i deformacją szlaku żeglownego.

Ukształtować cieki rozprowadzające wodę przeznaczoną dla nawadniania lasów wzdłuż prawego brzegu rzeki Odry od Prawikowa, km 300 do km 310 w taki sposób, aby umożliwiły one spełnienie funkcji siedliska występowania, żerowania i rozrodu gatunków zwierząt chronionych na obszarach Natura 2000 «Łęgi Odrzańskie» z zastrzeżeniem, że realizacja tego programu ma rozpocząć się w momencie uruchomienia stopnia Malczyce.

Opracować i wdrożyć do realizacji koncepcję udrożnienia stopnia Malczyce dla ryb wędrownych migrujących poprzez wspólny kanał jazu klapowego elektrowni wodnej.

Zmienić projekt jazu stałego w korycie Odry aby umożliwić spełnienie przez ten jaz funkcji dodatkowego przejścia dla fauny wodnej zgodnie z koncepcją udrożnienia stopnia Malczyce dla organizmów wodnych wędrujących przez stare koryto rzeki.

Zapewnić warunki dla migracji zwierząt lądowych po obu stronach Odry na wysokości stopnia wodnego Malczyce. Temat dość rozbudowany, w wielkim skrócie chodzi o utworzenie wzdłuż obu brzegów rzeki coś na kształt autostrady bezkolizyjnej z rowami i różnego rodzaju przeszkodami o szerokości około 1 metra oraz obsadzeniem tego obszaru roślinnością drzewiastą i krzewiastą właściwą dla danego typu siedliska.

Opracować i wdrożyć do realizacji projekt zmian ukształtowania brzegów koryta Odry na odcinku podpiętrzenia, tzn. na odcinku pomiędzy stopniem Malczyce i stopniem Brzeg Dolny. W tym przypadku chodzi spowodowanie powstania płycizn przybrzeżnych przy łagodnie nachylonych brzegach rzeki w celu odbudowy siedlisk rozrodnych owadów (trzpiela zielona), oraz ryb (koza, kielb białopłetwy).

Wykonanie dwóch wysp powyżej stopnia wodnego na kilometrze 298–299 w odległości od brzegów rzeki około 80 metrów oraz wprowadzenie zakazu wstępu i przebywania na wyspach osób postronnych (?)

Przeprojektować kanał odwadniający biegnący wzdłuż południowej stopy lewobrzeżnego wału przeciwpowodziowego od Zakszowa do Rzeczycy tak, aby spełniał funkcje dodatkowe siedliska oraz miejsca rozrodu reofilnych organizmów wodnych (bezkęgowców i ryb)

Zmodyfikować projekt bocznej zatoki na prawym brzegu Odry (km. 297,5), tak aby było możliwe spełnianie przez nią funkcji dodatkowego siedliska organizmów wodnych (bezkęgowców i kręgowców).

Opracować i wdrożyć do realizacji projekt renaturyzacji przyujściowego odcinka cieką Barłóżnia (km. 290). Dość rozbudowany projekt, który ma na celu odtworzenia siedlisk umożliwiających występowanie i rozród gatunków zwierząt związanych z wodami płynącymi. Ma obejmować około 1 kilometra długości przyujściowego odcinka cieką.

Opracować i wdrożyć do realizacji projekt połączenia z korytem Odry górnego, lewobrzeżnego fragmentu starego koryta rzeki pomiędzy km 287,5 – 288,5, tj. około 4,5 km w dół rzeki od mostu kolejowego w Brzegu Dolnym.

Opracować i wdrożyć do realizacji udroźnienie bariery migracyjnej dla organizmów wodnych na stopniu wodnym w Brzegu Dolnym. Chodzi o przebudowę lub budowę nowej przepławki dla ryb zlokalizowanej na stopniu Brzeg Dolny.

Opracować i wdrożyć do realizacji projekt odtworzenia odpowiedniej powierzchni siedlisk przyrodniczych zniszczonych w związku z budową stopnia Malczyce.

Na etapie eksploatacji stopnia wodnego Malczyce postawiono następujące uwarunkowania:

Stworzyć system oświetlenia obiektów stopnia wodnego Malczyce zapewniający nie pogarszanie warunków występowania i rozrodu zwierząt chronionych w lasach po obu stronach rzeki, oraz nie pogarszanie warunków migracji zwierząt lądowych i wodnych odbywających wędrówki pod osłoną nocy.

W tym celu Urząd Miasta i Gminy w Wołowie zaleca aby zadbać o jak najniższe oświetlenie obiektów stopnia wodnego, unikać oświetlenia przejścia dla zwierząt wodnych na jazie stałym, ograniczyć do minimum oświetlenie awanportów śluży, zaplanować oświetlenie awanportu dolnego jedynie z prawego brzegu za pomocą latarni kierujących światło do przodu.

Nie będę tego punktu komentować, gdyż nic bardziej niedorzecznego, wręcz kuriozalnego, stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa pracy dla personelu obsługującego stopień wodny Malczyce, a tym bardziej dla załóg statków przepływających przez stopień wodny nie wspomnę. Po cóż w takim razie było rozpoczynać tak drogą, jak się stopniowo okazuje inwestycję, skoro jej istnienie nie służy celowi, dla którego została stworzona.

Poznawszy z grubsza prawdę o roli ekologicznych w procesie przystosowania naszych dróg wodnych do standardów europejskich chce się głośno krzyknąć – «O tempora, o mores!»

Precz z ekoterroryzmem!

Jak przystało na tak wysokobudżetową inwestycję pojawiają się wszelakiego stopnia warietyzmy doniesienia, czy też wręcz donosy o szkodach i nieprawidłowościach które mnożą się w trakcie realizacji inwestycji. I tak Fundacja Wspierania Inicjatyw Ekologicznych z siedzibą w Krakowie donosi do Wojewody Dolnośląskiego o wystąpieniu szkody w środowisku w postaci wycięcia kilkudziesięciu hektarów lasów łąkowych (w dalszej części nadmienia, że na powierzchni około 28 ha). Najpoważniejszym zarzutem jest rozpoczęcie prac przy budowie stopnia wodnego bez decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zgody na realizację przedsięwzięcia.

Za ten stan rzeczy obwinia oczywiście inwestora, czyli Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu. Fundacja zadaje również pytanie: co stało się w pozyskanym w ten sposób drewnem?

Również główny wykonawca, spółka PBG S.A. nie pozostała bez zarzutów korupcyjnych. Otóż Krajowa Izba Odwoławcza przy prezesie Urzędu Zamówień Publicznych też przypuszczała na skutek donosu stwierdza, że «dopuszczalność udzielenia zamówienia z wolnej ręki uzależnione jest od istnienia na rynku w danym miejscu i czasie faktycznie jednego wykonawcy, który może wykonać określone zamówienie». Konkretnie chodzi o to, że zamawiający wiedząc o postępowaniu upadłościowym PBG S.A. wskazał, iż kontynuację budowy stopnia wodnego Malczyce na rzece Odrze może realizować tylko jeden wykonawca, tj. PBG S.A.

Cofając się wstecz wyjaśniam, że pierwszy etap prac budowlanych przy stopniu wodnym Malczyce rozpoczęła firma MAXER, do roku 1976 jako HYDROBUDOWA – 7 i ENERGOPOL – 7 Poznań S.A.. W roku 2005 sąd ogłosił upadłość Maxera z powodu kilkusetmilionowego zadłużenia. Wyrzucony prezes Maxera przeszedł do spółki PBG S.A zabierając ze sobą zyskowne kontrakty dla Orlenu, wojska, stadionu w Poznaniu i RZGW Wrocław na budowę stopnia wodnego Malczyce.

Nie obyło się bez zgoła groteskowych sytuacji w wydaniu lokalnym. Otóż na Sesji Rady Miejskiej w Środzie Śląskiej w dniu 02 marca 2005 roku sołtys wsi Rzeczyca skarżył się, że w związku z budową stopnia wodnego Malczyce (co skutkuje wyrębem lasu wzdłuż rzeki Odry) pracow-

nicy leśni zrobili sobie tartak na środku wsi. Wywożą drzewo z lasu i przecinają je na głównym skrzyżowaniu w centrum wsi. Ponadto pan soltys stwierdził, że w mediach używa się określenia «budowa stopnia wodnego MALCZYCE», a jest to błędne określenie ponieważ budowa prowadzona jest we wsi Rzeczyca.

Osobiście jestem bardzo ciekaw co na to soltys Prawikowa? Kończąc pragnę stwierdzić tylko jedno – jest więcej przeciwników budowy stopnia wodnego Malczyce niż ludzi przychylnie nastawionych dla powstania tej inwestycji.

Argumenty, które pojawiają się w sprawie stopnia wodnego zataczają w efekcie błędne koło. Żegluga nie może się rozwijać, ponieważ jest zły stan dróg wodnych w Polsce, a z drugiej strony czy warto inwestować w drogi wodne gdy żegluga śródlądowa odgrywa marginalne znaczenie

w całym systemie transportowym Polski. Czy jesteśmy w stanie zmienić ten status quo?

Przypuszczalne podpisanie odbioru technicznego stopnia wodnego Malczyce, po rocznym okresie prób eksploatacyjnych określa się na 2016 rok.

Janusz Fąfara
Iwona Marszał

W opracowaniu wykorzystano:

1. *Monografia Odry*, 1948.
2. *Zeszyty odrzańskie*, 1965/2 nr 2.
3. *Studium przystosowania rzeki Odry do europejskiego systemu dróg wodnych*, 1994.
4. Protokół nr XXXI/05 z Sesji Rady Miejskiej w Środzie Śląskiej z dnia 02.03.2005 r.
5. Uchwała Krajowej Izby Odwoławczej przy Prezesie Urzędu Zamówień Publicznych z dnia 07.11.2008 r.

Rozważania nt. przystosowaniu Kanału Miejskiego we Wrocławiu do przepuszczania Wielkiej Wody Kontrolnej

Idea przepuszczania wody powodziowej przez kanał służący do żeglugi wydaje się chybiona. Rozwiązanie takie nie znajduje zastosowanie nigdzie indziej na świecie. Kanały żeglugowe, a takim jest Kanał Miejski, przeznaczone są do uprawiania żeglugi, natomiast do przepuszczania wody powodziowej przewidziane są kanały ulgi. Powszechnie przyjętą praktyką jest ochrona budowli służących do żeglugi przed powodzią specjalnymi bramami. Brak jest uzasadnienia dla zmiany takiej praktyki i przystosowania infrastruktury żeglugowej do celów ochrony przeciwpowodziowej. Jeżeli dana budowla służy żegludze, to nie może być ona wykorzystywana w celach zabezpieczenia przed powodzią i żadne przystosowania tego nie zmienią. Wynika to z faktu, iż funkcja żeglugowa i funkcja ochrony przeciwpowodziowej są w tej sytuacji nie do pogodzenia. Łączenie tych dwóch funkcji w ramach jednego kanału jest niedopuszczalne. Przepuszczanie Wielkiej Wody Kontrolnej spowoduje duże straty w infrastrukturze żeglugowej, a korzyści z powodu małej przepustowości kanału, w ramach ochrony przeciwpowodziowej będą niewielkie.

Kanałem który mógł spełniać funkcję przeciwpowodziową mógł być kanał Widawski, którego przystosowanie do ochrony przeciwpowodziowej przyniosłoby o wiele większe korzyści niż używanie do tego celu Kanału Miejskiego. Powstaje pytanie czemu przepustowość kanału ulgi Odra-Widawa ma wynosić jedynie 300 m³/s? Co powoduje ograniczenie w tym zakresie i czym

uzasadnione są sygnały o potrzebie ograniczenia ilości wód wprowadzanych do doliny Widawy? Co stoi na przeszkodzie przygotowania powyższego kanału ulgi do większych przepływów? Zwiększenie przepustowości kanału Odra-Widawa zlikwidowałoby potrzebę wykorzystywania Kanału Miejskiego do przepuszczania wód powodziowych.

W projekcie przystosowania Kanału Miejskiego do przepuszczania wody powodziowej uwagę zwraca sprzeczność założeń. Z jednej strony mówi się w nim o wykorzystaniu tegoż kanału jako bezpiecznego postoju dla jednostek pływających na czas zalodzenia i na czas wezbrań wody. Z drugiej o przepuszczaniu przez ten sam kanał wody powodziowej. Te dwa założenia nie dają się pogodzić, co więcej przepuszczanie wód powodziowych przez kanał w czasie, gdy znajdują się w nim jednostki pływające mogą spowodować katastrofę komunikacyjną (statki porwane nurtem przepływającej wody powodziowej, spływające bez kontroli, rozbijające się o budowle znajdujące się na rzece i tworzące na niej zatory) i paradoksalnie zwiększy zagrożenie powodziowe.

Podkreślenia wymaga także związek jaki zachodzi pomiędzy zabezpieczeniem przeciwpowodziowym miasta Wrocławia, w ramach tego zabezpieczenia przystosowanie Kanału Miejskiego do przepuszczania wód powodziowych, a budową zbiornika Racibórz Dolny. Zachodzi tu bowiem bardzo silna zależność. Zbiornik w Raciborzu będzie miał duży wpływ na ochronę

przeciwpowodziową Wrocławia. Należy jednak zwrócić uwagę na zastrzeżenie co do sposobu realizacji tej inwestycji. Odnosi się to głównie do założenia, iż planowana inwestycja będzie miała charakter zbiornika suchego. Takie ujęcie zbiornika w Raciborzu stoi w sprzeczności z założeniami dotyczącymi połączenia rzeki Odry z planowanym kanałem Dunaj – Odra – Łaba. Jedną z koncepcji powyższego połączenia przewiduje, iż droga będzie przechodziła przez zbiornik w Raciborzu. Aby realizacja tego założenia była możliwa, powyższy zbiornik nie może mieć charakteru zbiornika suchego, musi być na stałe zalany wodą. Istnieją inne argumenty na rzecz takiego ujęcia zbiornika Racibórz Dolny. Przemawiają za tym względy gospodarcze, energetyczne (zasilanie elektrowni wodnych), turystyczne, żeglugowe (większa kontrola nad warunkami żeglugowymi na drodze wodnej), ekologiczne (zalany zbiornik może służyć licznym gatunkom zwierząt). Wiele wskazuje na to, że koncepcja zbiornika w Raciborzu jako zbiornika suchego nie jest dobra i wymaga zmiany. Zastrzeżenia budzi więc cały zespół projektów mających na celu poprawę zabezpieczenia przeciwpowodziowego miasta Wrocławia. Zarówno przystosowanie Kanału Miejskiego jak i zbiornik w Raciborzu wydają się inicjatywami chybionymi, wymagającymi modyfikacji albo w ogóle niena-

dającymi się do realizacji. Wskazuje to na potrzebę ponownego przemyślenia i modyfikacji sposobu w jaki powinno się chronić Wrocław przed powodzią. Chodzi tu o taką ochronę, która byłaby bardziej efektywna, tańsza w realizacji oraz nie groziłaby znaczącymi szkodami w infrastrukturze żeglugowej.

Dlaczego pomimo różnych wątpliwości planuje się przystosowanie żeglugowego Kanału Miejskiego do przepuszczania Wielkiej Wody Kontrolnej. Wrocławski Węzeł Wodny w tym Kanał Miejski od dziesięcioleci (od zakończenia II wojny światowej) nie był remontowany. Administrator akwenów nigdy nie miał wystarczających środków aby poddać modernizacji istniejących tu budowli wodnych w tym m.in. : dziewięciu śluz żeglugowych, ok. 45 kilometrów dróg wodnych, licznych jazów, nabrzeży, umocnień brzegowych. Obecnie infrastruktura Wrocławskiego Węzła Wodnego wymaga natychmiastowych prac zabezpieczających. Może przy braku krajowych środków pożyczka z Banku Światowego służąca ochronie przeciwpowodziowej Wrocławskiego Węzła Wodnego to jedyny sposób na dokonanie niezbędnych prac remontowych, które uratują mocno zniszczoną infrastrukturę służącą zarówno ochronie przed powodzią jak i żegludze śródlądowej.

Jan Pyś

Comiesięczne spotkania

Listopad

Nie ma dwóch takich samych spotkań Bractwa. Każde jest inne – każde ma swój klimat, atmosferę i obecnych na spotkaniu osób.



Uczestnicy spotkania dyskutują. Od lewej – Janusz Fąfara z żoną Danusią, Zbyszek Lasota, Adam Cieszewski, Wojtek Śladkowski. Stoją od lewej – Staszek Januszewski i Staszek Korpacki

Składają się na nie uczestnicy, tematyka, relacjonowane zdarzenia minionego czasu czy omawianie kwestii oczekiwanych w przyszłości.

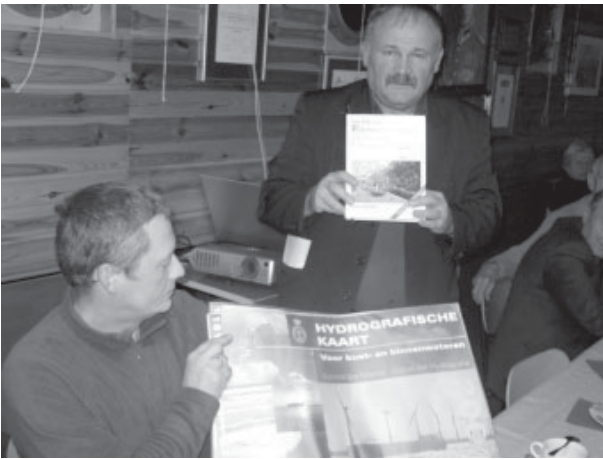
Na listopadowym spotkaniu m.in. zaprezentowano projekt strony internetowej Bractwa (Brać Mateusz Haglauer), który po dopracowaniu, wniesieniu poprawek i uzupełnień zostanie oddany w użytkowanie.

Fakt ten zostanie ogłoszony odrębnym komunikatem.

Drodzy Bracia, z zadowoleniem informujemy, że kolejna próba wodna kotła Nadbora powiodła się i uzyskano ciśnienie rzędu 17 atm. (ciśnienie robocze będzie wynosić 10–12 atm). Fakt ten został również odnotowany przez TVP – TELEKSPRES.

To dobry prognostyk dla kolejnych etapów prac związanych z rewitalizacją statku.

Wcześniej, Bracia Wojtek Śladkowski, Jurek Onderko, Mietek Balceriewicz przygotowali kocioł do próby i 4 listopada br. przy współudziale Miejskiej Straży Pożarnej (napełnienie kotła) uzyskano zamierzony efekt.



Michał Howorski prezentuje darowane materiały,
z lewej asystuje Jacek Kozior

Płaszcz kotła, płomienice, palenisko są suche. Jeszcze w tym miesiącu zostanie spuszczone 15 000 litrów wody z kotła (na zimę) i zinwentaryzowane zostaną prace związane z remontem i odbudową instalacji wodnej.

Wiosną przewidujemy dokonać próby na gorąco, rozpalając pod kotłem węglem, czyli tak jak to było w czasach „ pary”, kiedy Nadbór holował barki po Odrze.

Po próbie na gorąco, przyjdzie kolej na agregaty, maszynę parową, wał napędowy, śrubę, urządzenia sterowe itp.

W czasie spotkania nasz brat – Janusz Fąfara podarował Bractwu dzwon (ze spiżu) z pogłębiarki MEWA, a Michał Howorski przekazał nam komplet dokumentacji locji i nawigacji europejskich dróg wodnych pozyskanych od przyjaciół.

Ofarodawcą jest Pan Friedhelm Kmiecinski stale zamieszkały w Moers w Niemczech.

Dziękujemy Panu Kmiecinskiemu za ten hojny dar i zapraszamy na Nadbora we Wrocławiu , jak również wtedy, kiedy będziemy płynąć na Święto Pary do Holandii. mam nadzieję, w niedalekiej przyszłości.

Kochani, dziękujemy za cenne dary i zapewniamy, że zostaną one dobrze wykorzystane. Przy okazji zwracamy się z apelem do Absolwentów, Entuzjastów, Sympatyków o przekazywanie Bractwu pamiątek zaświadczających o minionych czasach, a dot. Odry, ludzi Odry, dokumentacji, fotografii, i. t. p.

Celem jest wyeksponowanie tegoż w muzeum żeglugi śródlądowej, które przy Waszej pomocy, organizujemy od podstaw na barce kanałowce Ż-2107 znajdującej się w odbudowie, a od 5 lat stanowi rewitalizowany obiekt muzealny, zacumowany do burt Nadbora i Wróblina.

Brat Jacek Kozior podzielił się z nami informacją jak można lobbować Odrę.



Dzwon z pogłębiarki MEWA ofiarowany
przez Janusza Fąfarę

Oddając w ręce Braci Internautów, najpierw link stony internetowej fundacji, a w następnej kolejności własną stronę Bractwa, apelujemy o włączenie się z własnymi publikacjami, fotografiami, z różną dokumentacją.

Miło nam poinformować, że nasz Brat Janusz Fąfara przyjął na siebie obowiązki moderatora linku Bractwa na stronie internetowej Nadbora.

Jego doświadczenie w tej materii gwarantuje profesjonalny poziom kreatywności i redakcji zamieszczanych tam materiałów.

SERDECZNIE ZAPRASZAMY NA NASZE SPOTKANIA !

Grudniowe spotkanie opłatkowe...

Na nasze ostatnie w tym roku spotkanie przybyło 30 osób. Przyszli ci, którzy płyną jak i ci którzy częściej odwiedzają nasze statki; byli też nowicjusze.

Spotkanie rozpoczęło od składania życzeń świątecznych. Wpierw uczynił to senior Bractwa Jurek Krysiak, wspominając także tych co odeszli na wieczną wachtę.

W połowie roku pożegnał nas Komodor Bractwa, komandor Mieczysław Wróblewski, jeden z ostatnich obrońców Helu w 1939 roku.

Rok wcześniej Marian Kosicki, redaktor naszego biuletynu Prosto z Pokładu. Józek Burka i Andrzej Jastrzębski odeszli na wieczną wachtę jeszcze wcześniej. Wspominamy Ich ciepło.

Na tymże spotkaniu pięcioro ludzi z branży wstąpiło do Bractwa. A oto nasi nowi Bracia:

- Iwona Marszał – germanistka, była szefowa służby marketingowej wrocławskiej ODRA-TRANS S A,



Od lewej: Janusz Fąfara z małżonką Danusią, Zbyszek Lasota, Emil Paczesniak, Urszula Kosicka przekazuje Staszewi Korpackiemu materiały po mężu Marianie

- Józek Adamowicz – prezes zarządu firmy HO-VERTECH SA, projektującej, budującej i sprzedającej poduszkowce,
- Tadeu Hordejuk – abs. TŻŚ, kpt. ż.śr., armator, właściciel statku pasażerskiego DRIADA,
- Rysiu Sławczyński – abs. TŻŚ, historyk, publicysta, wydawca; hobby – Kresy Wschodnie,
- Grzesiu Turski – abs. TŻŚ, kpt. ż.śr., armator; obiecał pomoc w zaopatrzeniu naszych statków w środki konserwacyjne oraz osprzęt i elementy użytkowe pochodzące ze złomowania statków.

Postaramy się wykorzystać ten fantastyczny potencjał intelektualny, profesjonalny i liczymy na efektywną pomoc Braci przy rewitalizacji statków.

Koniec roku kalendarzowego skłania do refleksji i podsumowań. Jaki był miniony rok dla Bractwa? Dobry, pisaliśmy o tym w Prosto z Pokładu.

Czy można było zrobić więcej? Pewnie tak. Przyszły rok poświęcamy na promocję wspólnych działań Bractwa i Fundacji Otwartego Muzeum Techniki w zakresie rewitalizacji NADBORA oraz barki kanałowej Ż-2107.

Wiadomość o udanej próbie wodnej kotła NADBORA, podana przez TV TELEEKSPRESS, poszła w świat i usłyszano ją również za oceanem w TV POLONIA, o czym doniósł nam nasz brat Janek Rundzio zamieszkały w Kalifornii.

Idąc dalej, informujemy, że w styczniu 2010 roku przedstawiciele Bractwa i Fundacji spotykają się z członkami Komisji Promocji i Współpracy z Zagranicą Rady Miejskiej Wrocławia. Chcemy zaprezentować nasze i fundacji działania dot. rewitalizacji statków i promocji Wrocławia, a także przekonać władarzy miasta, że forma promocji Wrocławia i regionu, którą propo-

nujemy, wpisuje się w program promocji realizowany przez Urząd Miasta i Urząd Marszałkowski. Liczymy na efektywną pomoc i część funduszy potrzebnych na ten cel.

Zamierzamy uatrakcyjnić prowadzenie naszych comiesięcznych spotkań i wprowadzamy pewne zmiany; oto one:

- każde spotkanie będzie miało temat przewodni i swego moderatora,
- gośćmi na spotkaniach będą przedstawiciele urzędów, instytucji, klubów, stowarzyszeń, w których wpisana jest promocja i praca na rzecz wizerunku miasta i regionu,
- celem naszym jest zachowanie od zapomnienia dziedzictwa historycznego rzeki Odry, ludzi Odry i tego co pozostało z minionych czasów.

Informowałem, że wkrótce uruchomimy własną stronę internetową. Ostatecznie stało na tym, że rozszerzymy link bractwa na stronie fundacji, gdzie jesteśmy od zawsze. W każdej chwili gotowi jesteśmy wystartować z własną stroną.

Brat Leszek Mulka, wiceprzewodniczący Komisji Turystyki Żeglarskiej Zarządu Głównego PTTK, złożył podziękowania i wręczył dyplomy Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i Urzędowi Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu za aktywne włączenie się do organizacji XXXI Ogólnopolskiego Rejsu Żeglarskiego ODRA-2009. Wyróżnienia odebrali Ryszard Majewicz i Jan Pyś, nasi bracia. Gratulujemy!

Tadeu Hordejuk, kapitan DRIADY, podniósł sprawę przedłużenia umowy dzierżawy nabrzeża dla swego statku pasażerskiego. Z informacji jakie posiadamy dziś, sprawa ma się dobrze i nie powinno być trudności z jej przedłużeniem.

Rysiu Majewicz poinformował, że rolę przewodników wodnych w zastępstwie WTW przeje-



Od lewej: Józek Adamowicz, Emil Paczesniak, Urszula Kosicka, Tadeu Dobraniewski- dyskutują



Józek Adamowicz mówi o poduszkowcach

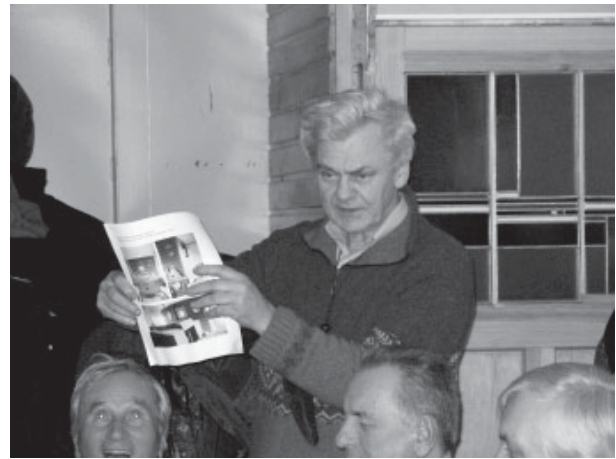
mują prywatni przedsiębiorcy angażując własne środki na budowę stateczkow i nazwał to "światłem w tunelu". Pierwsze łodzie pływały już w bieżącym roku.

Józek Adamowicz zaprezentował swoją firmę i wyświetlił film o działalności poduszkowców, które firma buduje dla służb kryzysowych, policji i wojska. Prezentacja wywarła duże wrażenie i umówiliśmy się na próbne jazdy tymi dzielnymi pojazdami przy najbliższej okazji.

Wracamy też do naszych kronikarskich zapisów; w cyklu „Ludzie Bractwa” co miesiąc poznawać będziemy sylwetki kolejnych braci.

Pragniemy dotrzeć do naszych Absolwentów, osób związanych z żegluga, Odrą, stoczniami itp. W tym celu od nowego roku zamierzamy ściśle współpracować z administratorami stron internetowych z branży.

Apelujemy też do BRACI, ENTUZJASTÓW, SYMPATYKÓW, by zechcieli publikować swoje



Profesor S. Januszewski prezentuje Prosto z Pokładu

wspomnienia, ważne wydarzenia z życia, opisywać swoją lub cudzą drogę życia, przekazywać fotografie, dokumenty itp. Oryginały zwracamy, reflektujemy na skany tych materiałów, bądź zeskanujemy we własnym zakresie.

Naszym Kolegom, Sympatykom, Znajomym, którzy byli z nami przez cały 2009 rok, a także Tym, którzy pamiętali o nas – dziękujemy i prosimy, aby wspierali nasze działania w dążeniu do osiągnięcia zamierzonych celów.

Kolejne spotkanie Bractwa odbędzie się dnia 7 stycznia 2010 roku. o godz.17.00 na DP-WRÓBLIN. Spotkanie poprowadzi brat Staszek Korpacki – temat spotkania „Żegluga Odrą – lata 50.”. Brat Janusz Fąfara zaprezentuje film o marynarzach odrzańskich i ich pracy. Janusz wyszperał ten stary film i opatrzy komentarzem.

Zapraszam na spotkanie na statki, które są Waszym klubem.

*Bractwo Mokrego Pokładu
Zbyszek Priebe*

Nowe znaczenia starych słów...

„REKLAMA”

Dotychczasowe znaczenie

Słowo „reklama” pochodzi od łacińskich słów: „clamo, clamare”, co oznacza „głośno mówić”. A pierwsze reklamy to, już w średniowieczu i wcześniej, krzyżące przekupki na targach. Im która była głośniejsza, tym więcej sprzedawała.

Obecne znaczenie

W XXI wieku głośniejsze spoty to sposób na tych, którzy w czasie bloku reklamowego odchodzą od telewizorów na przykład do kuchni. Mimo, że chcą uniknąć reklamy, ona i tak do nich dociera właśnie dzięki temu, że jest głośniejsza.

Wyższy poziom dźwięku to również sposób przyciągnięcia uwagi klientów sklepów czy punktów usługowych. Klient, słysząc głośną reklamę, wybija się z tego, co robił wcześniej, zerkając na telewizor, i widzi na przykład opakowanie soku, potem to samo opakowanie widzi na billboardach, a potem jeszcze na przykład zostaje poczęstowany danym sokiem w sklepie.

Możemy kupić sprzęt, który nagra film bez bloków reklamowych. Część osób decyduje się też na dodatkowe opłaty za różne usługi, aby tylko reklam nie oglądać, ale reklamodawcy i tak znajdują sposób na dotarcie do klientów. Po-

stawiają na przekaz bezpośredni i tak zwany marketing szeptany, czyli przekazywanie informacji o produkcie z ust do ust. Będzie go więcej na serwisach społecznościowych. Będziemy dostawać zaproszenia od znajomych do różnych grup tematycznych albo związanych z jakimś przedsięwzięciem. A to już jest reklama jakiegoś produktu czy idei. Internet ma duży potencjał reklamowy. Innym, jeszcze nie do końca wykorzystanym sposobem jest działanie zapachem. Trudniej oprzeć się zakupowi produktu, który ściąga nas zapachem. To przyszłość reklamy.

Głośniejsze reklamy są irytujące. Świadczy o tym chociażby liczba skarg do Krajowej Rady Radiofonii i Telewizji, która zabroniła takich praktyk. Zakaz zacznie obowiązywać za pół roku. Czy reklamodawcy nie strzelili sobie w stopę takim pomysłem? – Reklama telewizyjna w ogóle jest bardziej irytująca w porównaniu z prasową, radiową czy internetową. Ale też najbardziej skuteczna. Ze wszystkich mediów działa na największą zmysłów.

Reklama jest wszędzie i działa w różnych formach. Zegary odmierzające czas reklam, by zatrzymać widzów przed telewizorami. Śmieszne pytania z odpowiedzią na koniec bloku reklamowego. Mamy serie reklamowe – żeby zobaczyć, co się zdarzy dalej, trzeba doczekać do końca bloku reklamowego czy wręcz oglądać następny. Są również reklamy z jakąś intrygą. Najpierw nie wiadomo o co chodzi przez dwa tygodnie i ludzie się zastanawiają, co to za reklama, a potem reklamodawca odkrywa karty. Bywa też odwrotnie. Najpierw trafia do nas cała historia, a następnie już tylko skrócona. Przecież już ją znamy – pozostaje jedynie ją utrwalić w naszych myślach tylko charakterystycznymi obrazami, hasłami. No i oczywiście jest taniej, niż gdyby ją emitować dalej w całości. Każda sekunda na ekranie drogo kosztuje reklamodawców.

Posługują się oni też szczególnymi kolorami. Ludzie szybciej reagują na żółty, który kojarzy się z informacją. Za wyjątkowo przyjazny kolor uważamy niebieski. Wykorzystywany jest więc nie tylko w politycznych kampaniach, ale również w reklamach produktów. Nieprzypadkowa jest także czcionka, jaką stosuje się na ekrane.

Im krócej pismo jest prostrze, tym łatwiej przekaz dotrze do naszej świadomości. Panuje również przekonanie, że zdjęcia z osobami o większych źrenicach oczu lepiej skupiają uwagę. Przyciąga nas także wszystko, co jest związane z seksem, dlatego do reklam wybiera się atrakcyjne seksualnie osoby.

Teoretycznie reklama nie może być kierowana do dzieci, ale zabawki na sklepowych półkach są w zasięgu ich wzroku i ręki. I co ciekawe, te, po które mogą sięgnąć dzieci, należą do tańszych – kosztują około 20–30 złotych. Marudzące dziecko łatwiej namówi rodzica na wydanie takiej sumy. Dorośli zastanawiają się nad zakupami, porównują produkty i ceny, czytają etykiety, ale, np.: ile waży kostka masła? 250 gramów – pada najczęstsza odpowiedź. I to właśnie kolejny chwyt. Producenci utrzymują ludzi w przekonaniu, że ich masło właśnie tyle waży. Maskują za pomocą opakowania, że to 200, a czasem nawet 175 gramów. Podobnie bywa z kremami – zapakowane w duże kartonowe pudełko, zamknięte w masywne słoiczki. Tymczasem zawartości jest niewiele, bo i samo opakowanie ma podwójne dno. Ale kupujemy taki krem, bo wydaje się nam, że jest go dużo, a więc się opłaca.

Są tacy, którzy twierdzą, że reklama na nich nie działa. Ale to w ogóle nie jest możliwe. To stereotyp. Jak nie działa na takich to medium, to inne. Jak nie telewizja, to prasa, jak nie radio, to internet, a jeśli ktoś lubi być traktowany specjalnie, to może zaproszenie na prestiżowy koncert lub sponsorowane zawody golfa.

A jak Ty – Drogi Konsumentie uległeś zwłaszcza przed Świątami Bożego Narodzenia powyższym zabiegom? A – z drugiej strony – ile razy udało Ci się kupić nie to, do czego dałeś się przekonać, a tylko to, czego poszukiwałeś?!

Nowe znaczenie

Reklama, to manipulacja, której coraz częściej jesteśmy świadomi.

O czym zapewnia

(na podstawie rozmowy Agnieszki Niewińskiej z Renatą Ropską z Wyższej Szkoły Psychologii Społecznej, pt „Jak się nie dać reklamie”, „Rzeczpospolita”, 22.12.2009 r., str. A9)

Kapitan „Nemo”

Korespondencje prosimy kierować na adres:

**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”**

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

Mecenas Biuletynu: Carlsberg Polska SA, producent piwa „PIAST”; Odratrans S.A.; Fundacja Regionu Wałbrzyskiego; Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wrocław, PH „OLA” Sp. z o.o. Wrocław