PROSTO Z POKŁADU

H/P "Nadbór" Wrocław
Bractwo Mokrego Pokładu

Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn nr 120–121 Rok XI Sierpień–Wrzesień 2013 r.

Sowiogórskie Muzeum Techniki

Jego jądro usytuowane w 2004 r. w parowozowniach Dzierżoniowa, czołowej z 1858 i wachlarzowej z 1900 roku, z końcem lipca zamknęło swe podwoje. Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, od dwu lat pozbawiona wsparcia ze strony Gminy Dzierżoniów i nie będąc w stanie sprawić by utrzymaniem zabytkowych parowozowni (objętych ochroną prawną przez wpis do rejestru zabytków) zainteresował się ich właściciel – Zakład Nieruchomości PKP we Wrocławiu z żalem parowozownie opuściła. Posprzątała, usunęła śmieci, kolekcję zabytków przekazała Muzeum Techniki Rolniczej i Gospodarstwa Wiejskiego w Redeczu Krukowym, parowozownię zwróciła właścicielowi.

Teraz kolejarze będą mogli bez przeszkód przekazać obiekt Gminie Dzierżoniów, przeszkodą była nasza Fundacja – płaciła czynsze, dbała o obiekty, utrzymywała porządek na terenie, przynosiła Zakładowi Nieruchomości PKP dochody. To właśnie uniemożliwiło przekazanie Gminie nieruchomości – kolej nie może bowiem przekazywać – jak wieść gminna niesie – obiektów przynoszących zysk, co innego z takimi, które doprowadziła do ruiny.

Tego tańca chochołów mieliśmy serdecznie dość, tym bardziej, że kolej wymagała od nas byśmy pokrywali koszty remontu dachów (bagatela ok. 1500 m^2), przez 10 lat zwodząc nas i Gminę deklaracją przekazania parowozowni, od 2004 roku termin ten był stale, pod byle jakim pretekstem przesuwany, aż w końcu w maju tego roku definitywnie odmówiono przekazania parowozowni Samorządowi.

Znaleźliśmy się w sytuacji bez wyjścia. Gmina odmówiła partycypowania w kosztach utrzymania obiektu. Kolekcji groziło rozproszenie, części może i fizyczna likwidacja. To był nasz czarny sen.

Szczęśliwie, całość zbioru przejęło inne Muzeum, lokomobilę parową już odrestaurowało i wyeksponowało. Podejmujemy prace konserwatorskie przy agregacie pompowo-parowym z 1898 r.

Nadal będziemy pracowali na rzecz ratowania zabytkowych maszyn, urządzeń technicznych, zabezpieczając je już w kujawskim muzeum. Ono stanie się poligonem działań naszego wolontariatu, jego prac na rzecz ratowania dóbr kultury narodowej – zabytków techniki.

W Dzierżoniowie pozostawiamy po sobie opuszczoną zabytkową parowozownię. Na szczęście o utrzymanie jej zabytkowej substancji ma teraz kto zadbać – a myślimy o Zakładzie Nieruchomości PKP, nikogo już nie będzie zwodzić, a efekty jego pracy szybko będziemy mogli ocenić.

Pozostawiamy po sobie ideę Sowiogórskiego, przestrzennego Muzeum Techniki i udostępnioną w ramach jego programu, z naszej również inicjatywy Elektrownię Wodną Lubachów z 1913 r. i Centralną Stację Pomp bielawskiego Bielbaw-u z unikatowym wyposażeniem z 1909 r. Pozostawiamy myśl utrzymania bocznicy bielawskiej (elementu dawnej Kolei Sowiogórskiej), i wykorzystania jej dla zadań rekreacyjnych, turystycznych, promocyjnych samorządów Dzierżoniowa i Bielawy.

Gór Sowich nie opuszczamy.

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

Wydawnictwo FOMT - nowe książki 2013

Od sierpnia 2013 r. Fundacja Otwartego Muzeum Techniki opublikowała już 6 książek z zakresu historii techniki i ochrony dziedzictwa przemysłowego Polski. Wszystkie można nabyć na statkach wrocławskiego Muzeum Odry FOMT lub składając zamówienie na adres: nadbor@fomt.pl

Dolnośląska Akademia Lotnicza – studia tom 1 (40,0 zł.). To 12 prac odkrywających nieznane wątki dziejów lotnictwa, a prezentowanych w 2011-2012 na seminariach Dolnośląskiej Akademii Lotniczej. Wśród ich autorów znajdujemy Krzysztofa Wielgusa (rewaloryzacja samolotu Sopwith F.1 Camel), Jakuba Marszałkiewicza (rozwój samolotów bojowych), Edwarda Sobczaka (szybowce nad Festung Breslau), Jacka Urbańczyka (dzieje lotniska w Jeleniej Górze), Ryszarda Sawickiego (listy pilota Tadeusza Sawickiego z lat 1929-1939), Andrzeja Paściaka (lotnictwo we Wrocławiu do 1945 r.), Teofila Lenartowicza (o przemyśle lotniczym Mielca), Roberta Kulczyńskiego (o jednostkach lotniczych czasu konfliktów granicznych 1919-1920 wyposażonych w samoloty Breguet XIV A2/B2), Stanisława Januszewskiego (o teorii śmigła Stefana Drzewieckiego i pilotach warszawskiej Awiaty 1910-1912), Jerzego Jędrzejewskiego (o polskim lotnictwie doświadczalnym), Andrzeja Glassa (o udanych i nieudanych polskich konstrukcjach lotniczych).

Kariery lotnicze Polaków, zbiór wspomnień wybitnych lotników i świadków historii, m.in. Stanisława Błasiaka, Waldemara Teski, Wojciecha Soleżyńskiego, Antoniego Chojcan (40 zł.)

Wynalazczość lotnicza Polaków 1836-1918 Stanisława Januszewskiego, historyka lotnictwa wyróżnionego w 2012 r. Błękitnymi Skrzydłami, (format A-4, ss. 584, ok. 500 il., cena 120 zł.), oryginalna monografia omawiająca ponad 240 projektów wynalazczych 194 techników pochodzenia polskiego, z których 204 zyskało ochronę patentową w 13 krajach Europy, w USA i Kanadzie. Zarówno wynalazcy jak i ich projekty pozostają nieznane historiografii polskiej.

Archeologia Przemysłowa w Polsce, t. 4, oryginalne studia z zakresu historii techniki i ochrony zabytków przemysłu/techniki, wśród autorów m.in. Eufrozyna Piątek, Jan Szajner, Michał Krasucki, Stanisław Januszewski (40,0 zł.)

Technika w dziejach cywilizacji, t. 9 (40 zł.), artykuły przygotowane na X Międzynarodowy Warsztat Archeologii Przemysłowej (wrzesień 2013), wśród autorów m.in. Stanisław Januszewski, Maciej Wąs, Ryszard Witkowski, Wojciech Preidl, Jakub Marszałkiewicz.

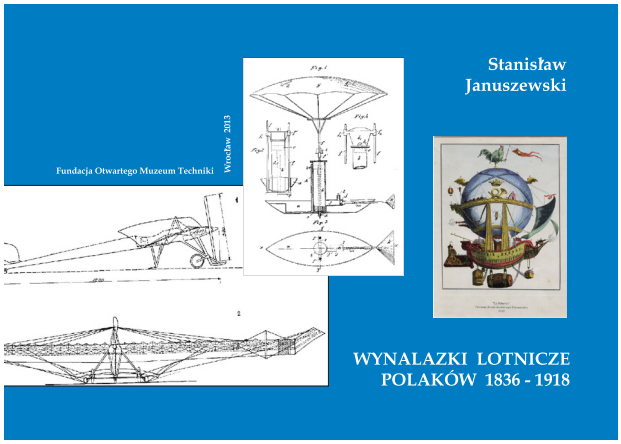
Młyn motorowy „Nowość" w Niegowie (40 zł.) Stanisława Januszewskiego, który prowadzi nas ku dziejom i zabytkom młyna zbożowego w Niegowie k/Wyszkowa, unikatowego z utrzymanym silnikiem gazowym syst. Otto i gazownią przymłyńską, z maszynami młyńskimi.

W przygotowaniu

Pomniki dziedzictwa lotniczego Polski (40 zł.), ok. 25 artykułów przygotowanych na Międzynarodową Konferencję „Pomniki Dziedzictwa Lotniczego Polski", na którą zapraszamy już dzisiaj. Prowadzić ją będziemy w Jeżowie Sudeckim, w dniach 17-18 października 2013 r. Autorzy konferencyjnych wystąpień odsyłają nas ku zabytkom lotniczym Polski (statki powietrzne, budowle naziemne, lotniska i pola wzlotów, architektura lotnicze, miejsca lotniczej pamięci, krajobrazy lotnicze, pomniki i tablice pamiątkowe etc.), projektom ich ochrony, materialnym dokumentom dziedzictwa stanowiącym źródła informacji, których eksploatacja służyć może współczesnym programom rozwoju regionów, miast, czy wsi

Lotnictwo Kotliny Jeleniogórskiej Tadeusza Kaczmarka i Stanisława Błasiaka, tom I i II (120 zł.). Bogato ilustrowana historia szybownictwa w Kotlinie Jeleniogórskiej, lotnisk, zakładów produkcyjnych szybowców, sportu etc od roku 1923 do 2013 (do 30 października 2013 przyjmujemy przedpłaty, subskrybenci zostaną w książkach wskazani jako mecenasi wydawnictwa)

Zapraszamy na strony internetowe Fundacji, zapraszamy do zapoznania się z ofertą wydawniczą Fundacji, w której znajdziecie również inne tytuły traktujące o dziejach lotnictwa, historii techniki, archeologii przemysłowej i ochronie zabytków techniki.



Piotr Majewski

25 sierpnia 1884 r. wydał we Lwowie nr 1 dwujęzycznego (polskiego i niemieckiego) czasopisma „Aeronauta" – organu „akcyjnego Towarzystwa dla przedsiębiorstw powietrzną żeglugą", zapowiadając, że będzie wychodzić tak często „jak tego interes przedsiębiorstwa wymagać będzie". W numerze podano, że redakcja mieści się pod adresem Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie, przy ul. Wałowej 1/4.

W prospekcie czasopisma podniesiono, że utrzymywać je będzie powołane przez Piotra Majewskiego Towarzystwo Aeronautyczne, którego akcje pochodzić będą z prenumeraty tegoż czasopisma. Prenumerator wpłacający 50 centów, jako akcjonariusz ma w sprawach Towarzystwa tylko głos doradczy, natomiast jego członkiem może zostać każdy kto wpłaci na jego rzecz 20 zł. albo przysporzy Towarzystwu 10 akcjonariuszy. Akcjonariusze i członkowie Towarzystawa mieliby prawo nabywania ze znaczącym rabatem budowanych przez nie statków powietrznych typu sterowca lub aerodyny, opatrzonych odpowiednimi silnikami. Koszt budowy pierwszego statku powietrznego miałby wynieść 300 zł. pochodzących z wkładów członków Towarzystwa, koszt zaś opatentowania silników napędowych 10.000 zł., przy czym kwotę tę przynieść miałaby sprzedaż pierwszych aparatów, co umożliwić miałoby rozwój przedsiębiorstwa i skierowanie go na drogę budowy statków powietrznych cięższych od powietrza.

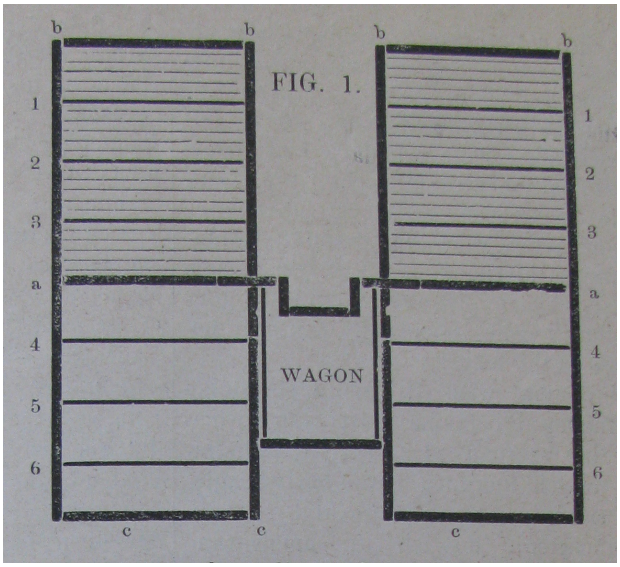
Mówiąc o społecznych aspektach pracy Towarzystwa Majewski podniósł, że budowane przezeń statki powietrzne spowodują znaczące przemiany cywilizacyjne świata. Znakomicie ułatwią komunikacje między różnymi obszarami ziemi, a tym samym pociągną za sobą migracje między obszarami mniej i bardziej zaludnionymi co skutkować będzie równomiernym zasiedleniem ziemi, a dalej rozwojowi gospodarczemu, zamożności i jakości życia ludzi. Narzędziem realizacji tego gigantycznego programu staną się budowane przez Towarzystwo statki powietrzne, koszty wykonania których są bagatelą, zważywszy że wystarczyłoby by wszyscy mieszkańcy ziemi (ok. 1,5 mld.) złożyli na ten szczytny cel ledwie po 50 centów.

Memoriał zakończono informacją, że wpłaty udziałów Towarzystwa (oprocentowanych na 500%) dokonywać można w Biurze Wywiadowczym (gospodarczym – S.J.) Wincentego Osieckiego i w księgarni Michty w Kołomyi, Milikowskiego w Stanisławowie, Seiferta i Czajkowskiego we Lwowie, Bartoszewicza w Krakowie.

Na kolejnych stronach czasopisma (liczącego stron 38), przechodząc do spraw bieżących Towarzystwa podkreśla, że nie zyskało ono wystarczającego wsparcia finansowego by móc podjąć działalność statutową, tj. przystąpić do budowy statków powietrznych. Brak zainteresowania jego udziałami składa na karb niewiary w powodzenie przedsięwzięcia. Z tego powodu zdecydował się na wydanie „Aeronauty", którego zadaniem jest rozwianie tych wątpliwości.

Dla nikogo nie ulega wątpliwości, że balony są w stanie unosić się w powietrzu ale już możliwość używania ich dla transportu towarów tak oczywistą nie jest. Wszyscy wiedzą, że ryby w wodzie a ptaki i owady w powietrzu swobodnie się poruszają – nie można więc wątpić, odtworzenie mechanizmu ich ruchu jest możliwe.

Majewski wskazuje, że statek powietrzny lżejszy czy cięższy od powietrza dysponować winien płaszczyznami wykonującymi ruch wirowy wokół osi poziomych, co przynosiłoby efekty analogiczne płatowi ruchomemu wprawianemu w ruch okresowo-zmienny. Budowa tego modelu, który określamy dzisiaj mianem cyclogira, konstrukcyjnie i technologicznie zdaniem Majewskiego możliwa, byłaby łatwiejsza niż budowa skrzydłowca/ornitoptera. Zmiana kątów jego żaluzjowo krytych płaszczyzn nośno-napędowych w trakcie ruchu wirującego, prowadziłaby do zmiany wielkości ich oporów co umożliwiałoby zmiany prędkości lotu aparatu, zaś synchroniczne lub różnicowe wychylanie ruchomych płaszczyzn dawałoby możność sterowania wysokością lub kierunkiem lotu, w górę i w dół, do przodu i tyłu, w prawo bądź w lewo i we wszystkich kierunkach pośrednich, dając też możliwość zawisu w powietrzu.



Schemat cyclogira Piotra Majewskiego

Urządzenie nośno-napędowe typu proponowanego cyclogira łączyć możnaby z balonem, przydając mu tym samym możliwości ruchu postępowego i kierowania nim we wszystkich płaszczyznach. Możnaby je stosować rezygnując z użycia balonu ale wówczas należałoby łączyć z sobą wokół odpowiedniej ramy kilka modułów podstawowych cyclogira a tak skonfigurowany statek cięższy od powietrza opatrywać o wiele mocniejszym silnikiem czy silnikami. Udźwig maszyny przeznaczonej do transportu ludzi bądź towarów możnaby określać rachunkiem, zważywszy, że zależnym będzie od wielkości powierzchni nośnych, ich prędkości obrotowych, oporu płaszczyzn nośno-napędowych, mocy silnika. Majewski obliczając charakterystyki techniczne statku powietrznego swego typu zakładał, że przy prędkości wiatru 30 m/sek działającej na płaszczyznę nośną jeden jej metr kwadratowy będzie miał udźwig 100 kG a dla utrzymania go w powietrzu potrzeba silnika o mocy 1,5 KM. Tak więc by unieść w powietrze (w zawisie) 10 ludzi, o łącznej masie 700 kG maszyną ważącą również 700 kg, czyli ciężar całkowity 1400 , potrzeba silnika o mocy 21 KM. By nadać statkowi powietrznemu prędkości lotu rzędu 100 km/godz. moc silnika należałoby zwiększyć do 42 KM. Uwzględniając opory statku powietrznego w powietrzu Majewski zakładał, że zawsze osiągnie on przy takim silniku prędkość rzędu 70 km/godz. Jeśliby zaś płaszczyzny nośno-napędowe liczyć miały powierzchnię 3 – 4 m^2 to musiałyby wykonywać ok. 10 obrotów/sekundę. Majewski, przyjmując koszt uzyskania mocy 1 KM na 1 złoty reński zakładał, że cena przewozu 1 osoby na dystansie ok. 7 km wyniesie 4 centy.

Statodyny dźwigające ciężary mogłyby o tyle skutecznie konkurować z aparatami latającymi cięższymi od powietrza o ile udałoby się opanować ich zależność od silnych wiatrów i opracować powłoki gazowe długo gaz utrzymujące i eliminujące jego straty, co ważyć może na ekonomii ich eksploatacji. By aerodyna mogła z aerostatem konkurować Majewski zwraca uwagę na potrzebę obniżenia jej masy, poprzez odciążenie kotła silnika parowego drogą stosowania pary skondensowanej, eliminującej wielkość kotła i zapasu wody. Rekomenduje przy tym stosowanie na statkach powietrznych silników gazowych typu Otto, znanych od 1876 r., które możnaby zaopatrywać w paliwo z butli z gazem sprężonym pod wysokim ciśnieniem. Nadzieje łączy przy tym z opracowaniem wydajnych silników wykorzystujących siłę eksplozji np. prochu lub dynamitu, których zastosowanie wymagałoby jednak przekształcenia siły działającej okresowo na ciągłą przy użyciu np. dwu lub więcej cylindrów i amortyzowania skutku eksplozji, np. poduszką gazową wprowadzoną przy tłokach. Możnaby sięgać również ku silnikom pneumatycznym, atrakcyjnym o tyle, że czerpałyby z powietrza atmosferycznego, którego nie brakuje.

Podnosił w końcu kwestie bezpieczeństwa lotu zwracając uwagę, że w przypadku awarii urządzenia nośno-napędowego balon utrzyma wystarczający wypór by spokojnie lądować na ziemi, w przypadku zaś uszkodzenia balonu lub urządzenia nośno-napędowego aerodyny jego powierzchnie działałaby jak spadochron sprowadzający statek powietrzny na ziemię.

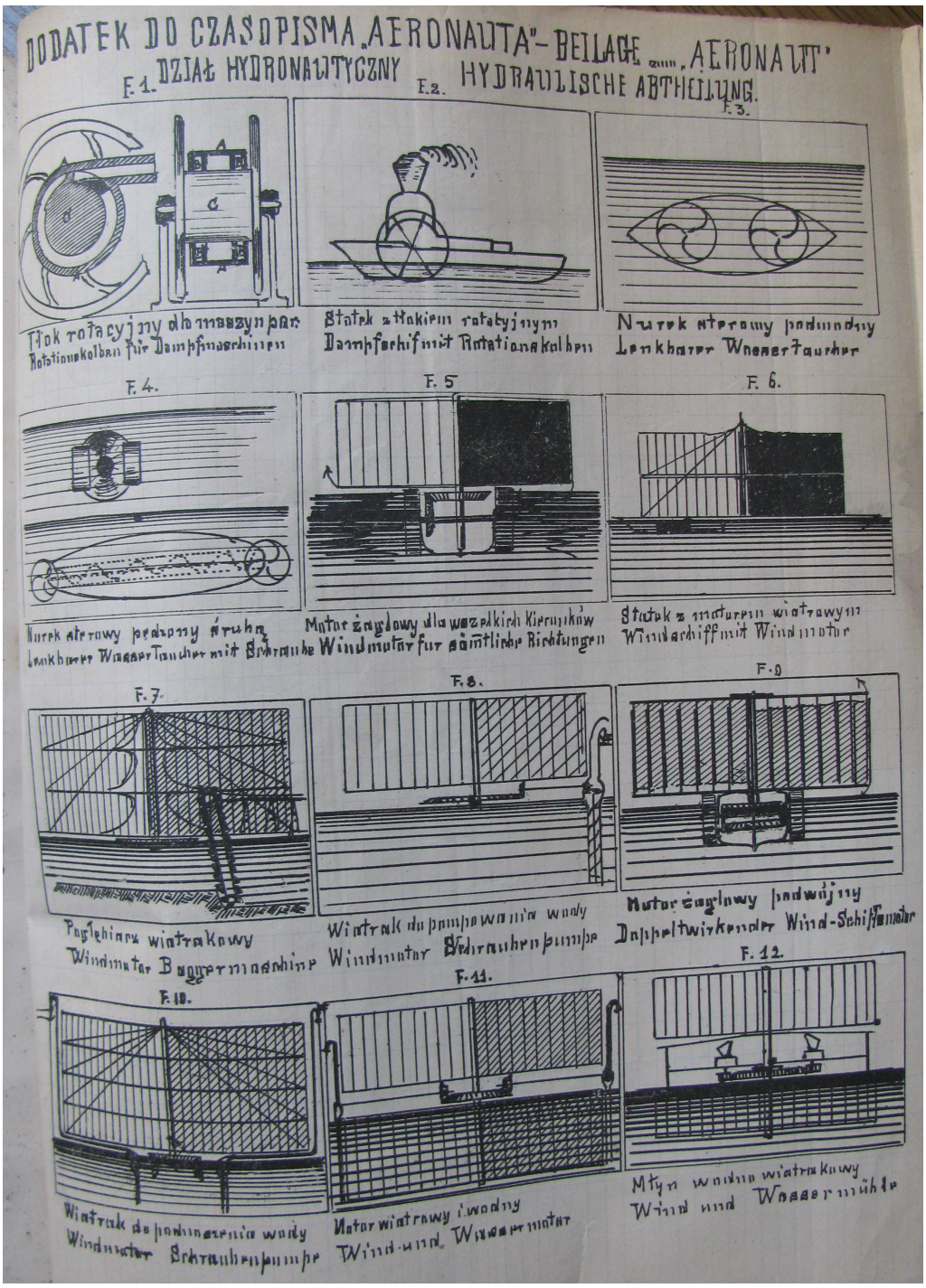
Na ostatnich kartach Aeronauty podano listę akcjonariuszy i członków Towarzystwa Akcyjnego, którego misją miała być budowa kreślonego wyżej modelu statku powietrznego w wersji aerostatu – statodyny i aerodyny – cyclogira. Spośród 43 osób wpłat na prenumeratę czasopisma dokonało 17 osób, łącznie zamawiając 22 jego egzemplarze. Status członka Towarzystwa zyskało 7 osób: Jan Janicki (wpłacając 100 zł.), nauczyciel w Kołomyi J. Kawalec, Piotr, Józef (urzędnik w Mielnicy) i Aleksander (urzędnik kolejowy we Lwowie) Majewscy, Alojzy Makusz i Władysław Pruszkowski, wpłatami w wysokości od 20 – 25,0 zł. Zakup akcji łącznej wartości 16.480,0 zł. deklarowało z kolei 10 osób (w tym Piotr i Aleksander Majewscy po 280,0 i 2000,0 złotych, lwowski urzędnik pocztowy Haue – 3000,0 zł., urzędnik górniczy Bocheński ze Lwowa, Michał Daniłowicz – nauczyciel z Podhorodc i prof. Julian Zubczewski ze Lwowa – po 2000,0 zł., Adam Nadachowski - urzędnik kolejowywe 1000,0 zł., Jan Karol Bartl – nauczyciel w Otynii i Piotr Tyszecki – nauczyciel ze Stanisławowa – po 100,0 zł. Pozostałych 12 osób deklarowało dokonanie prenumeraty numerów Aeronauty.

W styczniu 1887 także w kołomyjskiej drukarni Zarembskiego i Hollendera wydał kolejny „Dodatek do Aeronauty", którego redakcja mieściła się nadal w lokalu Towarzystwa Politechnicznego, teraz przy ul. Kopernika.

W Dodatku ponowiono zaproszenie do Towarzystwa Aeronautycznego, tym razem mówiąc, że jego celem jest nie tylko budowa statków powietrznych systemów przedstawionych przed trzema laty, wymagająca kapitału zakładowego w wysokości 1000,0 zł. ale również budowa:

- okrętów podwodnych, których napędy i usterzenie stanowiłyby urządzenia podobne do tych nośno-napędowych statków powietrznych, co wymaga wkładu w wysokości 10.000,0 zł.

- statków parowych, i żaglowych, których urządzenia napędowe przedstawiono na kolejnych stronicach Dodatku, a budowa których wymaga 10.000,0 zł kapitału



Pomysły wynalazcze Piotra Majewskiego, których realizację rekomendował Akcyjnemu Towarzystwu Aeronautycznemu

- silników wiatrowych dla kieratów i młynów (kapitał zakładowy 100 – 500 zł.)

- silników wodnych, przeznaczonych dla siłowni młynów i zakładów przemysłowych (kapitał zakładowy 500 – 5.000,0 zł.)

- pługu motorowego o wydajności pozwalającej na orkę 100 ha ziemi dziennie (kapitał zakładowy 15.000,0 zł.

- które to urządzenia pozwolą na podjęcie przez Towarzystwo eksploatacji płodów ziemnych, flory i fauny mórz Ameryki, Afryki i Australii, uprawy dna morskiego, użyźnienia Sahary

Na kolejnych stronicach zaprezentowano statut Towarzystwa, którego celem miałaby być realizacja urządzeń prezentowanych w numerze 1 i 2 Aeronauty z 25 sierpnia 1884 i 15 marca 1886 oraz w dodatku z 18 lipca 1886 a to poprzez zawiązanie Spółki Akcyjnej, której kapitał pochodziłby z wkładu jej udziałowców i zysków z własności praw patentowych. Udziałowcem Towarzystwa

Projekt osuszenia morza Śródziemnego i nawodnienia Sahary i półwyspu Arabskiego

może być każdy kto wniesie na jego rzecz kapitał, materiał lub pracę wartości minimum 50 centów, przy czym akcje stanowi również prenumerata organu prasowego Towarzystwa - czasopisma Aeronauta. Majatrek Towarzystwa stanowić będą wkłady jego akcjonariuszy oraz przychody z działalności prowadzonych przez nie przedsiębiorstw produkcyjnych oraz zysków pochodzących ze sprzedaży licencji produkcyjnych. Pracą Towarzystwa kierować będzie zarząd, złożony z urzędników wyłanianych drogą konkursów, opłacanych odpowiednio do osiąganych wyników, a kompetencje których określać będą publikowane na łamach Aeronauty regulaminy. Tutaj prezentowane będą także sprawozdania finansowe i bilanse Spółki, a czasopismo – w miarę rozwoju Towarzystwa – publikowane będzie w kolejnych językach. Łamy czasopisma służyć będą akcjonariuszom, tutaj dyskutowane będą różne projekty i kwestie podnoszone przez akcjonariuszy, dotyczące również kwestii administracyjnych, wypłaty zysków etc.

Działalność gospodarczą Towarzystwo podejmie z chwilą zgromadzenia kapitału niezbędnego dla realizacji określonych przedsięwzięć i uzyskania koncesji na eksploatację np. dna morskiego.

W Dodatku ze stycznia 1887 przybliżono problematykę związaną z projektem eksploatacji dna akwenów morskich. Majewski wskazał, że powierzchnia Oceanów sięga 7 mln. mil kwadratowych a możliwą do eksploatacji byłaby powierzchnia 740.000 mil kwadratowych, odpowiadająca powierzchni obu Ameryk. Użycie standardowych środków wypompowania tej wody, nawet gdyby użyto jej dla produkcji energii elektrycznej, w oparciu o agregaty pompowo-parowe, byłoby zupełnie nieopłacalne. Inaczej rzecz by się miała gdyby pracę tę wykonywały pompy napędzane siłą wiatru, typu opracowanego przez Towarzystwo Aeronautyczne. Z ich użyciem osuszenie morga kwadratowego dna morskiego, wliczając w to równie z koszty wykonania zapory wodnej, sięgnie co najwyżej 10 zł. co będzie niższe, co najmniej 50-krotnie, od wartości odpowiedniego areału ziemi uprawnej. Tak więc odsłonięcie nawet tylko 200.000 mil kwadratowych dna oceanów zapewniłoby Towarzystwu zyski niewyobrażalne, a pamiętać trzeba, że równocześnie wodą z oceanów nawodnić możnaby pustynie, takie jak Saharę.

W końcu podaje listę niemalże 300 adresatów, którym Dodatek przekazał, zapewne z apelem o wejście do Towarzystwa w roli akcjonariuszy lub prenumeratorów czasopisma Aeronauta. Znajdujemy tutaj osoby fizyczne, przedsiębiorców, inżynierów, urzędników, nauczycieli i profesorów szkół wyższych, różne podmioty gospodarcze, przedsiębiorstwa przemysłowe, handlowe, usługowe, bogatą listę redakcji znanych w Europie i w USA czasopism i gazet Niemiec, Francji, Wielkiej

Brytanii, Holandii, Rosji, Królestwa Polskiego, Szwajcarii, Austrii etc.

Jego apel nie przyniósł pożądanego odzewu. Wiemy, że pozytywnie odpowiedział nań jedynie niejaki Skowroński ze Słobódki Leśnej w Galicji, wsi położonej w powiecie kołomyjskim, w 1880 liczącej niemal 1400 mieszkańców.

Tak oto inicjatywa Majewskiego, pozbawiona wsparcia, zamarła, nie pozostawiając większego śladu w annałach dziejów lotnictwa polskiego, o jego pomysłach szybko zapomniano. Zapomniano o Aeronaucie – jakby nie było pierwszym czasopiśmie lotniczym na ziemiach polskich, jednym z najstarszych w Europie, może dlatego, że bliższe było formule prospektu handlowo-produkcyjnego. Sięgając ku niemu dzisiaj odkrywamy projekt urządzenia nośno-napędowego statku powietrznego, z naszej perspektywy fantastycznego, ale mieszczącego się w standardach epoki, mocno osadzonego na gruncie wszechwładnie wówczas panującej ortopterycznej teorii lotu, jego istotę wiążącej z wytwarzaniem nadciśnienia pod ruchomym płatem nośnym. Zastępująca ją, rodząca się z koncem XIX wieku wirowa teoria płata nośnego o nieskończonej rozpiętości, do lamusa historii wprowadziła i skrzydłowiec i cyclogiro, prymat przyznała płatowcowi, który zyskał range podstawowego modelu statku powietrznego, na margines sprowadzając nawet śmigłowiec, nie mówiąc już o aerostacie, nawet w jego wydaniu hybrydowej statodyny.

Stanisław Januszewski

III Festiwal na Odrze „Piana Bosmana – Oława 2013”

W weekend 25–26 maja 2013 r. na cyplu pomiędzy kanałem odrzańskim a Młynówką w Ścinawie Polskiej przedmieściu Oławy odbył się III Festiwal na Odrze „Piana Bosmana – Oława 2013”. Podobnie jak w latach ubiegłych impreza miała charakter pikniku turystyczno-rekreacyjnego, połączonego z pokazami jednostek pływających, konkursami sportowymi i występami artystycznymi. Była to jednocześnie oficjalna inauguracja sezonu motowodniackiego 2013 na Dolnym Śląsku.

Główny cel imprezy to promocja rzeki Odry, a przede wszystkim miasta Oława i Mariny Oława – laureatów Nagrody Przyjaznego Brzegu 2012. To także promocja sportów wodnych, turystyki wodnej i rekreacji nad wodą, popularyzacja spędzania wolnego czasu nad wodą oraz integracja miłośników żeglarstwa i motorowodniactwa. Patronat nad imprezą objęli: Marszałek Województwa Dolnośląskiego i Wojewoda Dolnośląski, a także Centrum Turystki Wodnej PTTK, Komisja Turystyki Żeglarskiej Zarządu Głównego PTTK i Oddział Wrocławski PTTK.

Festyn rozpoczął się w sobotę 25 maja o godz. 13.00 paradą jednostek pływających po Odrze. Paradę poprowadził statek pasażerski, za którym podążały łodzie motorowe i jachty. Po paradzie uroczyście podniesiono banderę, a Marszałek Województwa Dolnośląskiego Rafał Jurkowlaniec i burmistrz Oławy Franciszek Październik ogłosili otwarcie imprezy.

W trakcie uroczystości otwarcia przedstawiciel Centrum Turystyki Wodnej PTTK Leszek Mulka wręczył burmistrzowi Oławy dyplom Nagrody Przyjaznego Brzegu 2012 „Za marinę wprowadzającą miasto nad Odrą do polskiej turystyki wodnej”, a następnie odczytał list gratulacyjny dyrektora Centrum Turystki Wodnej PTTK Wojciecha Skóry z okazji III Festiwalu na Odrze „Piana Bosmana”.

Uroczystość otwarcia uświetniała Orkiestra Dęta Ośrodka Kultury w Oławie.

Pierwszy dzień imprezy odbył się pod hasłem „Sobota dla wodniaków”. Były i wodne i koncertowe atrakcje. Przez cały czas publiczność bawił Bilguun Ariunbaatar, znany m.in. z programu telewizyjnego „Szymon Majewski Show”.

Atrakcją pierwszego dnia imprezy był Konkurs „Pływania na Byle Czym", w którym rywalizowało 8 niezwykłych pływadeł. Pomysłowość konstruktorów była zadziwiająca. Największe uznanie uzyskała „Weselna WENA" – niezwykle barwna weselna tratwa – i właśnie ona zdobyła główną nagrodę 4.000 zł ufundowaną przez właściciela Mariny Oława Tomka Strażyńskiego.

Drugie miejsce i nagrodę 2.500 zł, ufundowaną przez Burmistrza Oławy, zdobył „Dziad Polski" – pływadło z Augustowa. A trzecie miejsce i nagrodę 1.500 zł, również ufundowaną przez Burmistrza Oławy wywalczyła Jelczańska Straż Ogniowa.

Na scenie koncertowały zespoły „YanTa Odra" i „Za Horyzontem", a na Odrze odbywały się wyścigi motorówek i skuterów wodnych. Natomiast po południu, na statku pasażerskim pływającym po Odrze do Brzegu, grupa muzyków w ramach programu „Z orkiestrą po Odrze" prezentowała znane i lubiane standardy muzyki rozrywkowej.

Wieczorem wystąpił znany i lubiany zespół szantowy „Zejman & Garkumpel", który wspaniale bawił publiczność.

Drugi dzień odbywał się pod hasłem „Familijna niedziela".

Do południa trwały treningi załóg na smoczych łodziach, które po południu dzielnie walczyły o Puchar Wojewody Dolnośląskiego. W tym czasie odbywały się spotkania z piosenką „Na żeglarską nutę", w których wspólnie z zespołem „Zejman & Garkumpel" występowali uczniowie szkół podstawowych i gimnazjalnych Oławy. To była naprawdę wspaniała zabawa.

Równolegle odbywał się konkurs wiedzy o Odrze. W konkursie należało wymienić 10 miast leżących nad Odrą. A zwycięzcy otrzymali pięknie ilustrowany album „Sławy polskiego sportu".

Finałem imprezy, jak co roku, był wyścig samorządowców na łodziach smoczych o „Puchar Wojewody Dolnośląskiego Aleksandra Marka Skorupy". W tegorocznym wyścigu startowało 10 załóg, gorąco dopingowanych przez entuzjastów tych widowiskowych zawodów.

I miejsce zdobyła załoga Kogeneracji S.A. z Wrocławia, II miejsce załoga Gminy Oława, a III miejsce – Klecińskie Towarzystwo Wioślarskie z Wrocławia.

Po tych „smoczych" emocjach odbyły pokazy ratownictwa wodnego z udziałem psów – ulubieńców dzieci i dorosłych oraz pogadanki ratowników WOPR na temat bezpieczeństwa na wodzie.

Festiwal „Piana Bosmana – Oława 2013" zakończył się pokazem poduszkowców i koncertem zespołów: „Zejman & Garkumpel", „Mechanicy Shanty" i „The Voice".

NAGRODA
PRZYJAZNEGO BRZEGU
za rok 2012

DLA

Oławy

za marinę wprowadzającą szerzej miasto
na Szlaku Odry
do polskiej turystyki wodnej

Przewodniczący Jury
Andrzej Gordon

Prezes PZŻ
z up.Wojciech Borzyszkowski

Prezes PTTK
Lech Drożdżyński

Warszawa 30 stycznia 2013 roku

Przez cały czas trwania imprezy odbywały się rejsy po Odrze do Brzegu nowym statkiem pasażerskim Mariny Oława.

Mimo nie najlepszej pogody zainteresowanie imprezą było większe niż oczekiwano. III Festiwal na Odrze „Piana Bosmana – Oława 2013" był imprezą naprawdę udaną. Można powiedzieć, że „Piana Bosmana" wpisała się na stale do kalendarza imprez Oławy i Dolnego Śląska.

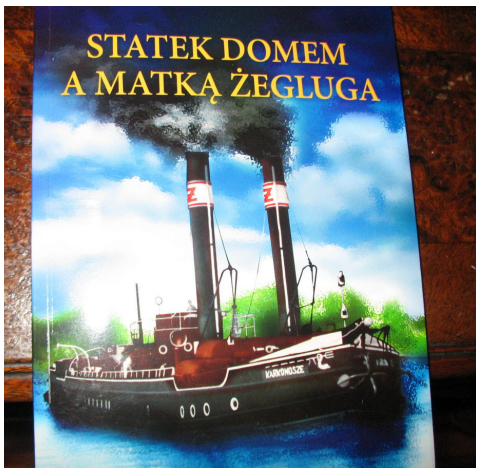
Leszek Mulka
Wiceprzewodniczący
Komisji Turystyki Żeglarskiej
Zarządu Głównego PTTK

BRACTWO MOKREGO POKŁADU – spotkanie lipcowe 2013

No i znów spotkaliśmy się w murach Naszej Szkoły - byli uczniowie, absolwenci, nauczyciele- razem w jednej ławce, pełna symbioza. Sala Pamięci (s.110 na parterze) pełna szkolnych symboli- sztandarów, modeli statków, mundurów uczniowskich i kadry, oraz fotogramy historii szkoły, tworzy pozytywną aurę.

Ożyły wspomnienia przywołane czasem spędzonym w szkole; wspominano kolegów, wychowawców i nauczyciel, załogi pływające statków szkolnych, pracowników administracji.

Jacek Sługocki wraz z żoną Janiną, zamieszkali w Świdnicy, przybyli aby chwilę pobyć w swojej starej budzie. Był też dr Hubert Adamczyk, który szefował szkole w latach 90. i Bogusia Kędzierska, inż. budownictwa wodnego, wykładowca tegoż przedmiotu w latach 70. Staszek Korpacki i Witek Samuel, absolwenci PST z lat 60. przypomnieli o tej grupie, która zasiliła szeregi marynarzy w ŻnO. Wspominali także koledzy Bronek Kotwicki i Wojtek Kato, absolwenci TŻŚ z lat 60., z którymi miałem przyjemność spotykać się w szkole na zajęciach z locji rzek.



Mietek Balcerkiewicz,wspominał swoje lata spędzone na statkach jako dobry czas i niezapomniane chwile.

Odwiedził nas Krzysztof Hołoszkiewicz, nurek, który wiele lat przepracował na śródlądziu na budowach hydrotechnicznych i inspekcji statków. Wspominał swoją pracę w Odrze 2 pracując tam razem z Mietkiem Balcerkiewiczem.

Rozmawialiśmy też o trzech wydanych ostatnio książkach: Władka Stypczyńskiego, Staszka Marii Szczepańskiego oraz Stanisława Fidelisa „Wisła rzeka mojego życia. Statki i ich załogi".

Zwróciliśmy uwagę w książce na zapis poświęcony inż. Czesławowi Śladkowskiemu - związanego rodowodem z Wisłą, znakomitemu fachowcowi śródlądzia. Książka kapitana Stanisława Fidelisa to historia Wisły i ludzi oraz statków; interesująca lektura.

Fundacja i Bractwo poszukuje wiadomości o holowniku o nazwie BOLEK zbudowanym w 1912 r. Ktokolwiek coś wie na ten temat proszony jest o kontakt z Bractwem lub Fundacją.

Kontynuowaliśmy temat rzezi na Kresach Wschodnich poruszony na czerwcowym spotkaniu w związku z 70. rocznicą tej wielkiej tragedii. Bogusia Kędzierska, kresowianka, wspomniała o licznych rocznicowych uroczystościach w Polsce i na Ukrainie, m.in. w Prabutach, na Warmii, dokąd dotarł w 1945 r.jeden z transportów z repatriantami z Wołynia.

Prabuty to także miasto rodzinne naszego wspaniałego kolegi i wielce zasłużonego dla szkoły Mariana Szwarca, absolwenta TŻŚ w 1957 r.

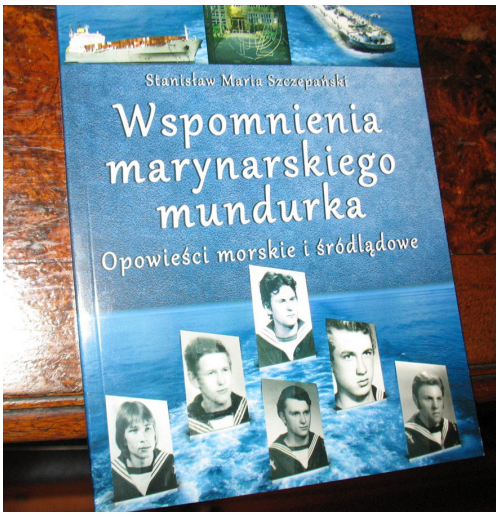
Mówiąc o aktualnych sprawach dot. Fundacji Ania Broniewska wspomniała, że zorganizowane i prowadzone przez wiele lat przez Fundację muzeum zostaje przekazane gminie Dzierżoniów.

Do tej sprawy zapewne będziemy powracać na stronach PzP.

Adam Bartold kontynuuje turystykę kwalifikowaną i zaprasza na imprezy organizowane przez OLWIZ, czyli przez siebie. Nie ma kontynentu na który nie dotarliby turyści i entuzjaści OLWIZU. Wyznają maksymę - podróżujesz, żyjesz na maksa!

W sierpniu robimy sobie wakacje, a na kolejne spotkanie na WRÓBLINIE zapraszamy w dniu 12 września br. o g. 17.00 i jak zwykle kilka dni wcześniej powiadomimy.

Do zobaczenia!
Zbyszek Priebe
Foto: Z. Priebe



Wakacje na statkach Muzeum Odry

Sezon wakacyjny na statkach Muzeum Odry wypełniły prace konserwatorskie na holowniku parowym Nadbor, związane ze wsparciem finansowym, jakie na ten cel uzyskała Fundacja w kwietniu 2013 r. ze strony Gminy Wrocław. Przygotowaliśmy pokład Nadbora do malowania, zabezpieczaliśmy pokład antykorozyjnie, rozpoczęliśmy instalację centralnego ogrzewania na statku. Równolegle statki odwiedzali turyści, zwiedzający Wrocław i Dolny Śląsk. Szacujemy, że w okresie od lipca do sierpnia Muzeum Odry poznało ok. 1000 osób.

Seniorzy w akcji i Razem dla Odry! – projekty realizowane przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki otrzymała dofinansowanie na realizację programu „Cicha woda...", który opracowali wspólnie kustosz Muzeum Odry – Wioletta Wrona-Gaj oraz kpt. Andrzej Samerek. Projekt będzie realizowany od września bieżącego roku do czerwca 2014. Jego celem jest przekazanie wiedzy i doświadczeń dawnych kapitanów żeglugi odrzańskiej na temat żeglugi śródlądowej i opuszczonego dziedzictwa odrzańskiego - młodemu pokoleniu, poprzez warsztaty, wycieczki, budowę wspólnego bloga z interaktywną mapą. Głównym jego adresatem są członkowie Bractwa Mokrego Pokładu – zarówno Panowie, jak też Panie, kapitanowie, nauczyciele i pasjonaci. Przewidujemy serię wycieczek rowerowych i pieszych, w których członkowie Bractwa wcielą się w rolę przewodników, ciekawe warsztaty (w tym komputerowe), zaś produktem finalnym będzie blog internetowy, na którym znajdą się wspólnie opracowane przez seniorów - żeglarzy i młodzież – ścieżki wrocławskiego dziedzictwa odrzańskiego wraz z interaktywną mapą obiektów i miejsc. Portal ten ma służyć wrocławianom i wszystkim zainteresowanym Odrą, turystyką industrialną i historią techniki. Od września 2013 r. rozpoczynamy rekrutację zainteresowanych projektem Braci i Sióstr. Jeśli znają Państwo chętną do współpracy młodzież – również liczymy na informację. Pierwsze spotkania informacyjne i integracyjne odbędą się w październiku 2013 r. Wszystkie osoby zainteresowane prosimy o kontakt z Wioletą Wroną-Gaj: wioletta.j.wrona@gmail.com, tel. 663 71 60 61.

Przypominamy, że od września, po dwóch miesiącach przerwy, ponownie ruszamy z projektem Razem dla Odry! Prowadzimy w nim wycieczki i zajęcia dla młodzieży licealnej i gimnazjalnej z regionów nadodrzańskich województwa dolnośląskiego, w których również bardzo ważną rolę odgrywa pasja i wiedza członków Bractwa. Ponadto w ramach działań Razem dla Odry! jesienią 2013 r. rusza warsztat fotograficzny i Klub Młodego Innowatora, adresowanych do młodzieży zainteresowanej architekturą industrialną oraz dziedzictwem odrzańskim. Warsztaty trwać będą do końca tego roku.

Europejskie Dni Dziedzictwa na pokładach Muzeum Odry

W tym roku hasło trwających w dniach 7–8 i 14–15 września 2013 r. EDD brzmi: Nie od razu Polskę zbudowano. W jego ramach Fundacja przeprowadziła w dniach 7 i 8 września dwudniowy festyn połączony z rajdem rowerowym i licznymi wystawami w młynie motorowym „Nowość" w Niegowie (pow. Wyszków, woj. mazowieckie). Wydarzenie to poprzedziło X Międzynarodowy Warsztat Archeologii Przemysłowej, który odbył się w dniach 9 i 10 września w Niegowie. Szerzej o tych wydarzeniach napiszemy w kolejnym biuletynie.

Przygotowujemy drugą część realizowanych przez FOMT Europejskich Dni Dziedzictwa na statkach Muzeum Odry. Poniżej szczegółowy program.

Odra w czasach Nadbora – Polacy na drogach śródlądowych. Polska wynalazczość

W dniu 14 września 2013 r. (sobota) od godz. 10 do 15 na statkach Muzeum Odry odbędzie się wystawa dot. Dziedzictwa Odrzańskiej Drogi Wodnej, prezentująca fotografie śluz, portów, jazów i elektrowni dolnośląskiego odcinka Odry. Zwiedzający będą mieć okazję porozmawiać z weteranami żeglugi śródlądowej, którzy oprowadzą zainteresowanych po trzech zabytkowych statkach muzealnych: holowniku parowym Nadbor, barce pływającej Irena i dźwigu pływającym Wróblin. Odbędzie się również prezentacja multimedialna fotogramów kom. Wróblewskiego, który zarejestrował pierwsze powojenne lata żeglugi odrzańskiej. Dodatkowo, o godz. 14:00 odbędzie się bogato ilustrowana prezentacja multimedialna połączona z sensacyjną prelekcją, dotycząca wynalazczości Polaków w okresie Wielkiej Emigracji po upadku powstania listopadowego.

W niedzielę, dnia 15 września pomiędzy 11 a 16 odbędą się, poza wyżej wymienionymi atrakcjami: modelarskie warsztaty dla najmłodszych (model holownika parowego oraz samolotu). Ponadto najmłodsi, jak też starsi uczestnicy, prześledzić będą mogli życiorysy i osiągnięcia polskich pionierów lotnictwa oraz wkład polskiej myśli technicznej w rewolucję przemysłową XIX wieku na specjalnie przygotowanym pokazie o godz. 14:00.

Wioletta Wrona-Gaj

Projekt założeń do nowej ustawy Prawo wodne

Jest wiele przyczyn dla, których gospodarka wodna wymaga zmian. Wynikają one m.in. ze skutków przystąpienia Polski do UE i obowiązku implementacji unijnego prawodawstwa w tym dyrektywy wodnej, przepisów dotyczących zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, zwiększenia udziału wykorzystywania odnawialnych źródeł energii, obowiązku przerzucenia części ładunków na transport ekologiczny. Dyrektywa wodna zakłada integrację gospodarki wodnej z innymi dziedzinami takimi jak energetyka, transport, rolnictwo, rybołówstwo, polityka regionalna, polityka przestrzenna czy turystyka. Wiele miejsca poświęca nie tylko osiąganiu dobrego potencjału ekologicznego i chemicznego wód ale także ekonomi i zarządzaniu gospodarką wodną. Znajdujemy tu takie zwroty i definicje jak: *korzystanie z wód, usługi wodne, zwrot kosztów za usługi wodne, polityka opłat za wodę, zasada „zanieczyszczający płaci", plany gospodarowania wodami, obszar dorzecza jako główna jednostka gospodarowania wodami, międzynarodowy obszar dorzecza, analiza ekonomiczna korzystania z wód, morskie wody przybrzeżne, instrumenty ekonomiczne jako części programu działań.* Założenia dyrektywy zakładają, że gospodarka wodna powinna być traktowana komplementarnie w aspektach: woda jako element środowiska, woda jako surowiec dla przemysłu, rolnictwa i mieszkańców; woda jako usługi wodne, woda i usługi wodne jako element współpracy międzynarodowej na wodach granicznych morskich i śródlądowych. Aspekty poruszane w dyrektywie wodnej są ważne dla transportu wodnego na Odrze, gdyż jest to rzeką leżącą na terenie trzech państw UE a transport rzeczny jest jedną z wielu usług wodnych.

Wiele uwagi dotyczącej konieczności wprowadzenia zmian w gospodarce wodnej poświęca Pan Minister Stanisław Gawłowski. Jak podkreśla Pan Minister celem nowych założeń gospodarki wodnej jest uwzględnienie wszystkich aspektów zarówno środowiskowych jaki i gospodarczych według zasady zrównoważonego rozwoju.

Ogólnie ujmując proponowane zmiany gospodarki wodnej dotyczą zasad funkcjonowania administracji oraz dochodzenia do samofinansowania gospodarki wodnej. Założenia do nowego Prawa wodnego zakładają utworzenie w formie agencji gospodarujących mieniem skarbu państwa dwóch zarządów dorzeczy Wisły i Odry, które zajmą się utrzymaniem tzw. rzek rządowych. Zarządy będą uzyskiwały głównie z opłat środowiskowych środki na utrzymanie tych rzek. Założenia zakładają podział na rzeki rządowe (Wisła i Odra oraz ich główne dopływy) oraz samorządowe (pozostałe rzeki). Na bazie regionalnych zarządów gospodarki wodnej (RZGW) utworzone zostaną urzędy gospodarki wodnej do których włączone zostaną kompetencje zlikwidowanych urzędów żeglugi śródlądowej (UŻŚ). Urzędy gospodarki wodnej zajmą się administracją i planowaniem w gospodarce wodnej. Nastąpi podział kompetencji w gospodarce wodnej na instytucje zajmujące się utrzymaniem rzek oraz zajmujące się administracją i planowaniem w gospodarce wodnej. Założenia zakładają wiele istotnych zmian. Jednak ich wprowadzenie wymaga pogodzenie wielu różnych interesów i kompromisu. Jak podkreśla Pan Minister ciągle trwają prace nad ostatecznym kształtem gospodarki wodnej.

Ważnym elementem przedsięwzięciem powinno być skoncentrowanie zarządzania i planowania wielofunkcyjnej gospodarki wodnej wokół jednego resortu. Jeden organ odpowiedzialny za realizację różnych celów ułatwi nie tylko zarządzanie ale także sprawniejsze dochodzenie do zasady samofinansowania gospodarki wodnej. Szczególnie dotyczy to żeglugi śródlądowej a w szczególności dróg wodnych. Obecnie za stan i rozwój w zakresie dróg wodnych właściwych jest dwóch ministrów. W ustawie o działach administracji rządowej kompetencje w tym zakresie powtarzają się w dwóch działach. Dział Gospodarka Wodna obejmuje budowę, modernizację oraz utrzymanie śródlądowych dróg wodnych a także Dział Transport obejmuje modernizację utrzymanie dróg publicznych, w tym śródlądowych dróg wodnych. Łączenie kompetencji na szczeblu centralnym jest ważniejsze niż na szczeblu terenowym (łączenie RZGW i UŻŚ). Obecnie w ramach obszaru dorzeczy realizowane są, czasami rozbieżne, cele resortowe. Odnosi się wrażenie, że ze względu na umieszczenie działu administracji rządowej Gospodarka Wodna w resorcie środowiska, szczególny nacisk kładziony jest na zagadnienia środowiskowe.

Dyrektywa wodna wskazuje kierunki zarządzania gospodarką wodną mówiąc nie tylko o wodach śródlądowych ale także o morskich wodach przybrzeżnych a nawet terytorialnych. Zarządzając w ramach gospodarki wodnej wodami śródlądowymi i morskimi łatwiej można realizować nie tylko cele środowiskowe ale także cele gospodarcze i związane z nimi finansowanie się gospodarki wodnej. Naturalnym elementem zarządzania wodami morskimi i główniejszymi (rządowymi) wodami śródlądowymi jest żegluga. Wynika to z naszego przedwojennego prawodawstwa, a także z trwającej od 94 lat działalności i postulatów Ligi Morskiej i Rzecznej (założonej w 1919 r. z inicjatywy Warszawskiego Towarzystwa Handlu i Żeglugi na Wiśle). Podobny model zarządzania wodami rządowymi mają obecnie Niemcy, gdzie istnieje rzeczno-morska administracja wodno-żeglugowa (*Wasser- und Schifffahrtsverwaltung – WSV).*

Podstawowym problemem sprawnego zarządzania każdej administracji jest podział na jednostki terytorialne. W administracji odpowiedzialnej za zarządzanie i planowanie w gospodarce wodnej taką jednostką z pewnością nie może być województwo czy kraina geograficzna. O jednostce głównej dla gospodarowania wodami w dorzeczu mówi dyrektywa wodna. Czytamy, że obszar dorzecza to obszar lądu i morza składający się z jednego lub wielu sąsiadujących ze sobą dorzeczy wraz ze związanymi z nimi wodami podziemnymi i wodami przybrzeżnymi, stanowi on jednostkę główna dla gospodarowania wodami w dorzeczu. Oznacza to, że tylko obszar dorzecza może być podstawową jednostką gospodarki wodnej, w ramach której powinno się planować i regulować przepływy wody, a co za tym idzie prowadzić racjonalną gospodarkę wodną. Jeden organ zarządzający dla dorzecza Odry z pewnością wyeliminowałby różnice w decyzjach gospodarki wodnej np. dla Odry skanalizowanej i dla Odry granicznej. Powinna być prowadzona jednolita polityka dorzecza i świadomość skutków podejmowanych w różnych częściach rzeki czy dorzecza. Na przykład na odcinku Odry skanalizowanej ujście mają odrzańskie zbiorniki retencyjne, a skutki zrzutów z tych zbiorników są potrzebne do zasilania w wodę Odry granicznej. Rozległość jednostki terytorialnej (cały obszar dorzecza) nie powinna być problemem gdy do zarządzania dorzeczem powoła się dyrektora generalnego dorzecza oraz regionalne zarządy gospodarki wodnej dorzecza.

Zarządzanie Odrą obejmuje jeszcze jedno uwarunkowanie. Część dorzecza leży poza granicami naszego kraju. Przepisy dyrektywy wodnej wskazują wspólne z innymi państwami Nadodrza planowanie gospodarki wodnej w ramach dorzeczy międzynarodowych. Rozwiązaniem dla Odry może być powołanie trójstronnej komisji rzecznej zajmującej się wspólnie planowaniem i zarządzaniem gospodarką wodną, transportem rzecznym i innymi usługami wodnymi. Umożliwi to współfinansowanie inwestycji wodnych na Odrze oraz skorzystanie z doświadczeń innych państw nadodrzańskich.

Dla realizacji celów zaplanowanych przez organ administracji zajmującej się planowaniem w dorzeczu można powołać agencję mienia skarbu państwa do utrzymaniem i rozwojem dorzecza (zarząd dorzecza). Ważnym warunkiem jest jednak aby kierunki rozwoju, a co za tym idzie sposób wydawania i dysponowania pieniędzmi w dorzeczu nie zależał od agencji gospodarującej mieniem skarbu państwa (zarząd dorzecza), a od administracji odpowiedzialnej za planowanie gospodarki wodnej w dorzeczu. Taki układ umożliwi wzrost cywilizacyjny dorzecza, gdyż zachęci administrację odpowiedzialną za planowanie do rozwoju usług wodnych na rzekach a to pociągnie za sobą zwiększenie wpływów, które z kolei będą wykorzystywane na rozwój dorzecza.

Podstawowym problemem zarządzania są środki umożliwiające finansowanie utrzymania i modernizację dorzecza. Można powtórzyć, że dyrektywa woda wprowadza zasadę zwrotu kosztów za usługi wodne i z tego powodu gospodarka wodna może przynieść znaczne dochody. Podstawowym bogactwem jest tu woda, która obok powietrza jest niezbędna człowiekowi do życia. Woda jest także surowcem potrzebnym ludziom w każdym rodzaju prowadzonej przez nich działalności. Oprócz wody ważnym bogactwem gospodarki wodnej są usługi wodne takie jak: ochrona przed powodzią, transport rzeczny, hydroenergetyka, rekreacja na i przy wodzie, rybołówstwo, pozyskiwanie kruszywa. Szacunkowe dochody gospodarki wodnej można wyliczyć chociażby z rocznego zapotrzebowania w wodę, czy z niektórych usług wodnych. Roczne zużycie wody w Polsce sięga 12 mld m3, tyle samo zrzuca się do rzek ścieków. 150 mln t to zapotrzebowanie w kraju na kruszywa. Zasoby hydroenergetyczne Polski szacuje się na 13,7 TWh. Do tego dochodzą opłaty za transport rzeczny, wodne opłaty środowiskowe. Wachlarz usług wodnych może być powiększany np o: opłaty portowe, opłaty postojowe, opłaty za korzystanie z infrastruktury (gaz, woda, energia elektryczna, zdawanie ścieków), dzierżawa terenów, uprawy rolne na polderach (terenach zalewowych).

Ważnym warunkiem powodzenia zmian w gospodarce wodnej jest utworzenie funduszu, gdzie będą kierowane środki wykorzystywane na rozwój dorzecza. Dysponentami tych środków powinni być decydenci wodni, którzy będą odpowiedzialni za ich wypracowywanie. Zachęci to administrację odpowiedzialną za planowanie do rozwoju usług wodnych na rzekach a to pociągnie za sobą zwiększenie wpływów i dalszy rozwój dorzecza. Dla oszczędności i zwiększenia konkurencyjności między dorzeczami można rozważyć powołanie dwóch funduszów jednego dla dorzecza Wisły drugiego dla dorzecza Odry.

Sposobem na modernizację i rozwój infrastruktury wodnej w tym dróg wodnych może być także przekazywanie dróg wodnych o mniejszym znaczeniu np. regionalnych na podstawie umów podmiotom gospodarczym, czy samorządom (przewiduje to Strategia Rozwoju Transportu 2020) lub rozbudowa infrastruktury wodnej, nawet międzynarodowych dróg wodnych, na zasadzie Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (PPP) lub Partnerstwa Publiczno-Społecznego (PPS).

Sądzę, że doskonałym uzupełnieniem prawodawstwa gospodarki wodnej powinny być przepisy o drogach wodnych oraz o gospodarczym wykorzystaniu dorzeczy. Oczywiście przepisy te mogą funkcjonować w ramach jednego aktu prawnego.

Jan Pyś

Z cyklu: „W gazetach (lub czasopismach) napisali ..."

Przyczyny efektu cieplarnianego

„W ocieplenie klimatu na razie nie możemy wątpić." „Obserwowane w ostatnich latach globalne ocieplenie klimatu stymuluje badania dotyczące emisji gazów szklarniowych do atmosfery zarówno ze środowisk wodnych, jak i lądowych." „Skutki globalnego ocieplenia będą dalekosiężne. Jonathan Bamber i Willy Aspinall z Uniwersytetu w Bristolu, na podstawie informacji uzyskanych od 26 badaczy zajmujących się topnieniem pokrywy lodowej Antarktyki i Arktyki, sporządził prognozę, z której wynika, że poziom oceanów do 2100 r. wzrośnie o 62 cm (z 90-procentowym prawdopodobieństwem). Spowoduje to utratę 6% terytorium Holandii, 17,5% Bangladeszu, (...) znikną pacyficzne państewka...

To globalne ocieplenie spowodowało, że miniona zima była tak mroźna i śnieżna – wyjaśniają naukowcy. (...) W wyniku działalności człowieka, do atmosfery emitowana jest potężna dawka dwutlenku węgla i metanu, co wzmaga efekt cieplarniany. Zgodnie z prawami fizyki ta dodatkowa energia musi znaleźć ujście. Według szacunków odpowiada ona energii wyzwolonej wybuchem miliona bomb atomowych, jakie zrzucono na Hiroszimę."

Przyczyną psychoza, teoria, moda?

„Dziś cały świat obawia się skutków globalnego ocieplenia wywołanego przez człowieka. W latach 70. XX wieku panowała podobna psychoza – tylko przed globalnym oziębieniem. Otóż obowiązywała wtedy teoria, że produkowane przez fabryki pyły emitowane do atmosfery tworzą nad nami parasol zasłaniający słońce. A skoro będzie ono przysłonięte, to wszyscy zaczniemy marznąć. (...) Nawet poważany „Science" publikował poważne artykuły, w których wyliczał, że słońcem będziemy się cieszyć nie dłużej niż przez 50-60 lat. Później zamarzną rzeki, morza, oceany. Zwolennikiem tej teorii był min znany klimatolog Steven Schneider, który dziś jest jednym z najgorętszych orędowników teorii globalnego ocieplenia. (...)

Główną przyczyną – CO^2? [Śródtytuł - Kapitan „Nemo"]

W połowie lat 70. teorie o oziębianiu się świata przestały być aktualne, natomiast coraz więcej mówiło się o ociepleniu. Pojawiały się argumenty, że rośnie stężenie CO2 w atmosferze. Oczywiście, odpowiadać za to miał człowiek. Tak przynajmniej twierdzono".

„Dwutlenek węgla to kilka procent gazów cieplarnianych; człowiek produkuje kilka procent dwutlenku węgla. Fakty jednak nie liczą się w zderzeniu z dogmatami ekologicznej ideologii."

Główną przyczyną – ludzie i gazy cieplarniane?

„Tak naprawdę robią to ludzie – Ty też potrafisz. (...) Główną przyczyną efektu cieplarnianego są gazy cieplarniane..."

Dziś, „tak naprawdę nikt nie ma wątpliwości, że Ziemia się ociepla (...) Główny wniosek – że Ziemia się ociepla z powodu działalności człowieka – ma mocne podstawy, zweryfikowane i poparte przez wiele instytucji, między innymi Światową Organizację Meteorologiczną i amerykańską Narodową Akademię Nauk."

W związku z powyższym, dlatego „ludzkość musi w ciągu kilkunastu lat drastycznie (o 90%) zmniejszyć ilość gazów cieplarnianych wypuszczanych do atmosfery lub zrównoważyć je mechanizmem wyłapywania CO^2. Oznacza to konieczność przestawienia energetyki i innych gałęzi gospodarki ze spalania węgla, gazu ziemnego i pochodnych ropy naftowej na energetykę jądrową oraz odnawialne źródła energii ..."

„Szczególnie głośne było wyciepanie z SLD towarzysza Ryszarda Kalisza, który się tym niespecjalnie przejął i zaraz wszczął nową aktywność – w ramach walki z efektem cieplarnianym („globalnym ociepleniem") robi dużo dla ograniczenia emisji gazów: przestał jeść bigos, grochówkę plus fasolkę po bretońsku."

Główną przyczyną – polityka?

A'propos ludzie i gazy cieplarniane: „Nie mamy wpływu na klimat. Globalne ocieplenie, to sprawa polityczna" – stwierdził prof. Zbigniew Jaworowski we wspomnianym wyżej wywiadzie (patrz przypis 4).

Główną przyczyną – ekologizm?

„Całe zamieszanie wokół globalnego ocieplenia to przesada. (...) Zmiana klimatu stała się obsesją – podstawowym elementem „ogólnoświatowej religii świeckiej" zwanej ekologizmem" – przekonuje co roku emerytowany prof. Freeman Dyson. Od wielu lat ten Brytyjczyk neguje „religię" globalnego ocieplenia.

Główną przyczyną – modele matematyczne?

„Ludzie, którzy prowadzą badania klimatyczne z modelami komputerowymi, zawsze mają tendencję do przeceniania swoich modeli. (...) Modele, dobrze służą opisaniu ruchów atmosfery i oceanów, ale kompletnie się nie sprawdzają przy opisie zachowania chmur, zmian chemicznych i biologicznych zachodzących w glebie czy w lasach. Nie są w stanie prognozować zmian w rzeczywistym świecie, który rozwija się tak jak chce, a nie zgodnie z komputerowym programem, choćby nie wiem jak zaawansowanym."

Jedną z przyczyn – temperatura jądra Ziemi?

„Jądro Ziemi składa się głównie z kuli żelaza o temperaturze powyżej 4000 °C. i ciśnieniu ponad 1,3 mln atmosfer. W takich warunkach obecne tam żelazo jest tak płynne, jak woda w oceanach. Tak skrajne warunki panują jednak wyłącznie w samym centrum Ziemi, gdzie ciśnienie i temperatura są nawet jeszcze wyższe, a żelazo przyjmuje postać stałą." Dotychczas, nikt z naukowców (przynajmniej nikt w gazetach lub czasopismach) nie zająknął się nawet jaki wpływ na zmiany na powierzchni Ziemi ma temperatura jej wnętrza ? Oficjalnie mówi się i pisze jedynie o jej wpływie na zmianę pola magnetycznego i erupcje wulkanów na styku płyt tektonicznych. „Tymczasem „temperatura wnętrza Ziemi wynosi 6 000 °C. To o 1000 °C. więcej, niż wykazały eksperymenty sprzed 20 lat – czytamy w „Science"." I tu nikt z naukowców (przynajmniej nikt w gazetach lub czasopismach) nie opublikował wyników swoich badań by odpowiedzieć na pytanie: jaką energię uwalniają podmorskie wulkany do oceanów i o ile °C podgrzewają corocznie ich wody !?

Główną przyczyną – para wodna !

„Najsilniejszym gazem cieplarnianym jest para wodna, na której zawartość w atmosferze nie mamy bezpośrednio znaczącego wpływu." Zawartość pary wodnej w atmosferze zależy silnie od temperatury. Ta z kolei zależy bezpośrednio od aktywności Słońca. Od ilości energii jaką ta aktywność wyzwala do ogrzewania zewnętrznej warstwy gazów naszego globu. Zaś „nie ma wątpliwości, że oceany pełnią kluczową rolę w globalnej wymianie gazów ..."

Ktoś powiedział (czy napisał), że „Człowiek ma bardzo duże mniemanie o sobie, ponieważ wydaje mu się, że swoją działalnością przemysłową na planecie Ziemia wpływa na ocieplenie jej klimatu. Oczywiście – teoretycznie – taki wpływ mógłby uzyskać, ale tylko za sprawą jednoczesnego „odpalenia" co najmniej pięciu bomb atomowych." A'propos bomb atomowych i ekologicznej, pokojowej oczywiście - energetyki jądrowej. Pierwsze bomby atomowe chciały „odpalić" hitlerowskie, nazistowskie Niemcy. Miały już nawet gotowe do przenoszenia bomb atomowych rakiety kontynentalne i pierwsze myśliwce odrzutowe. No, ale – jak powszechnie wiadomo - z powodu zbyt szybkiego zakończenia II wojny światowej im się to nie udało. Z tego samego powodu nie udało się też ani Cesarstwu Japonii, ani później - generałowi Franco .

Udało się natomiast demokratycznym Stanom Zjednoczonym Ameryki Północnej - nad Krajem Wschodzącego Słońca, Krajem Kwitnącej Wiśni czyli totalitarnym Cesarstwem Japonii właśnie. A dokładniej nad miastami Hiroschimą i Nagasaki. Następnie na słynnym atolu Bikini „i w okolicach innych wysp Pacyfiku USA przeprowadziły od 1946 roku ponad 100 prób z bronią atomową, wyrządzając widoczne szkody wśród fauny i flory oceanicznej. Stany Zjednoczone do dziś mają kłopoty z rekultywacją wysp, a przede wszystkim z zadośćuczynieniem dotkniętym chorobami mieszkańcom." Dokonały tego wszystkiego dzięki pomocy niemieckich naukowców, którzy do końca II wojny światowej pracowali dla totalitarnej III Rzeszy niemieckiej i jej wodza – Hitlera. Kolejnym państwem, któremu to się udało był miłujący pokój, totalitarny, stalinowski Związek Sowiecki (Radziecki).

„Stalin rozpoczął sowiecki program atomowy 20 sierpnia 1945 roku. Na kierownika wyznaczył głównodowodzącego NKWD Ławrientija Berię, dyrektorem naukowym został fizyk Igor Kurczatow. NKWD zapewniło 293 tys. niewolników i nieograniczone środki. Celem było stworzenie uranowej i plutonowej bomby. Pierwszy atomowy wybuch Rosjanie przeprowadzili z ośmiomiesięcznym opóźnieniem w stosunku do planów dyktatora, 29 sierpnia 1949 roku o 7 rano, w Semipałatyńsku.

Rosjanie potrzebowali dwóch lat, żeby po pospiesznie przygotowanej pierwszej eksplozji uporządkować program i przygotować kolejny test, który odbył się 24 września 1951, z blisko trzyletnim opóźnieniem. Ta bomba także była plutonowa, ale z ulepszeniami wymyślonymi przez zespół Kurczatowa. Rosjanie utajnili bomby pod nazwą RDS, czyli reaktywnyj dwigatiel specjalnyj (specjalny silnik odrzutowy).

Tuż po wojnie Rosjanom brakowało materiałów rozszczepialnych, zdobyli w Niemczech tylko trochę uranu. Jeszcze w 1949 roku Stalin pytał fizyków, czy z przygotowanego plutonu nie lepiej

zrobić dwie małe niż jedną dużą bombę? Taką małą bombą była RDS-4, o mocy 28 KT [kiloton - dop. Kpt Nemo]. Ładunek mogły przenosić bombowce Ił-28 oraz rakieta R-5, skonstruowana przez Siergieja Korolewa. RDS-4 została przetestowana 23 sierpnia 1953 roku."

„12 kwietnia 1961 roku dyrektor wszedł do naszej klasy i powiedział wzruszony, że oto pierwszy człowiek w dziejach, radziecki kosmonauta Jurij Gagarin, właśnie wrócił z kosmosu. Tego samego roku podczas akademii ku czci Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej nie powiedział jednak, że tydzień wcześniej ukochany Związek Radziecki zdetonował nad morzem w okolicach Nowej Ziemi w Arktyce największą do tej pory bombę jądrową o sile przekraczającej czterokrotnie najsilniejszy ładunek amerykański. Nie powiedział, nie wiedział, bo i skąd. Radio i gazety nie podały, a (...) filmowcy jakoś nie kręcili tam filmu.

Dziś wiemy, że parę wysepek wyparowało wtedy wraz z powłoką lodową w promieniu 20 kilometrów, a fala podmuchu trzykrotnie obiegła Ziemię. 200 innych wybuchów w tym rejonie" oraz wiele pomniejszych prób nuklearnych innych – ambitnych w tym samym kierunku państw wytworzyło potężną ilość najsilniejszego gazu cieplarnianego - pary wodnej, na której zawartość w atmosferze Człowiek (głównie „człowiek radziecki") zaczął mieć bezpośrednio znaczący wpływ! Choć jest to wartość nigdy dotąd przez nikogo nie uwzględniana, bo nigdy nie policzona ani nawet nie oszacowana!

Tak więc powyższe fakty, a w szczególności detonacja w Arktyce – w okolicach Nowej Ziemi są główną przyczyną efektu cieplarnianego! A nie skromne (choć wytrwałe) wysiłki w zakresie wydalania osobistego i zbiorowego do atmosfery (pary wodnej i innych gazów cieplarnianych) z działalności przemysłowej jak i indywidualnej całej ludzkości! Także z całą populacją zwierzęcą włącznie!

Zmniejszanie teoretycznych przyczyn powstawania gazów cieplarnianych

Wiadomo, że ludzkość nie kwapi się do drastycznego zmniejszania ilości gazów cieplarnianych wypuszczanych do atmosfery lub zrównoważania ich mechanizmem wyłapywania CO_2, co oznacza konieczność przestawienia energetyki i innych gałęzi gospodarki ze spalania węgla, gazu ziemnego i pochodnych ropy naftowej na energetykę jądrową oraz odnawialne źródła energii... Głównie ze względu na gigantyczne koszty takich działań.

Główną przyczyną zamieszania jest „kasa"

Wystarczy dostrzec, kto zyska a kto straci na handlu tzw „emisjami" oraz na przestawieniach energetyki i innych gałęzi gospodarki ze spalania węgla, gazu ziemnego i pochodnych ropy naftowej na energetykę jądrową oraz odnawialne źródła energii. Na pewno nie zamierzają na tym tracić wielkie mocarstwa, jak Chiny czy Stany Zjednoczone Ameryki Północnej.

Zmniejszanie rzeczywistych przyczyn powstawania gazów cieplarnianych

Te zaś (wspomniane-gigantyczne) koszty powinny ponieść kraje, które już „wyprodukowały" do atmosfery „najsilniejszy gaz cieplarniany jakim jest para wodna". Koniecznie proporcjonalnie do gigantycznej ilości tej „produkcji". Później można debatować o skali zagrożeń planety pozostałymi gazami „mającymi wpływ na efekt cieplarniany", tj: parą wodną (nie wytworzoną przez Człowieka!!!) z chmurami (33–84%), CO_2 (9–26%), tlenkiem azotu N_2) oraz O_3, CFC (freony), i innymi (razem 3–7%). Potem można by debatować nad przyczynami innych, pozostałych, bardziej realnych niż – tak modny obecnie – efekt cieplarniany, zagrożeń naszej planety jak i żyjącej na niej ludzkości. A może właśnie nadszedł czas, aby rozpocząć dyskusję nad tymi ostatnimi – rzeczywistymi – przyczynami w pierwszej kolejności ?

Co niniejszym społecznościom międzynarodowym rekomenduje – piszący te słowa w czasie mroźnej, śnieżnej i wyjątkowo długiej zimy, czyli wiosną 2013 r.

Kapitan „Nemo"

Korespondencję prosimy kierować na adres:
H/P „Nadbór", Górny awanport Śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@interia.eu; http://www.fomt.pl. „Bractwo Mokrego Pokładu"
Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek
Mecenasi Biuletynu: Malbo Sp z o.o., Fundusz Regionu Wałbrzyskiego,
Gdańskie Melioracje Sp. z o.o., Żegluga Bydgoska