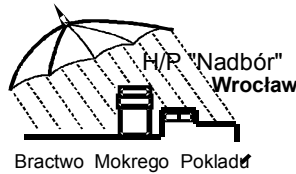


PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn Nr 137

Rok XIII

Styczeń 2015

Na zmianę wachty

Czcigodni Starsi Bracia, Zbyszku i Tadeuszu, Szanowni Siostry i Bracia Bractwa Mokrego Pokładu, nie mogąc osobiście, pozwalam sobie w ten sposób przekazać w imieniu Zarządu Stowarzyszenia, i jestem przekonany, wszystkich Absolwentów Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej, wyrazi ogromnego szacunku i podziękowania za piękną służbę na Mokrym Pokładzie Bratu Zbyszku i życzenia wytrwałości i siły do kontynuacji tego pięknego dzieła, przejmującemu służbę Bratu Tadeuszowi.

Przez lata działalności Bractwo Mokrego Pokładu wpisało się doskonale w wodniackie środowisko Wrocławia i nie tylko, a właściwie to je współtworzy i w szacowny sposób mu przewodniczy.

Oczywiście nie do przecenienia jest tu rola Starszego Brata, a mojego, pochlebiam sobie, przyjaciela Zbyszka.

Jako Zarząd Stowarzyszenia jesteśmy bardzo zadowoleni ze współpracy z Bractwem i bardzo dumni, że dzi-

sielsza zmiana warty odbywa się między naszymi absolwentami.

Pozdrawiam wszystkich uczestników dzisiejszego spotkania i życzę pięknych chwil przy polskiej Wigilii ze wspólnie śpiewaną kolędą.

Cieszę się również na doroczne spotkanie Bractwa z Zarządem Stowarzyszenia w Sali Tradycji Szkoły, na które już serdecznie zapraszam.

Waldemar Rybicki

Port Ujście Oławy – portem muzealnej flotyli odrzańskiej

16 grudnia, nawiązując do wcześniejszych postulatów z 2004 i 2012 r. Fundacja skierowała pod adresem Prezydenta miasta Wrocławia prośbę o użyczenia na przystań Muzeum Odry zabytkowego portu Ujście Oławy. Do ponowienia wniosku skłonił Fundację fakt opuszczenia portu przez wrocławskie Hydrokruszywa. Obszar jest uporządkowany, a zabytkowej substancji basenu portowego strzegę bobry. Mamy nadzieje, że tym razem nasz postulat uporządkowania zabytkowej substancji widel Odry i Oławy spotka się ze zrozumieniem. Byłby to piękny gest w obliczu zbliżającego się roku Wrocławia jako Europejskiej Stolicy Kultury. Żywimy przy tym nadzieje, że nasz postulat całym sercem wesprze Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej i Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, tym bardziej, że w minionym roku współpraca z nimi układała się nam dobrze, czego sobie i naszym partnerom życzymy w nadchodzącym roku 2015.

Wrocław 16 grudnia 2014

Sz.P. Rafał Dutkiewicz
Prezydent m. Wrocławia
Wrocław, Sukiennice 9

dotyczy: przekazania (użyczenia) Fundacji portu „Ujście Oławy” (d. „Schlung”, „Węglowy”) przy ul. Na Grobli.

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki eksploatuje i udostępnia społeczeństwu:

- od 1998 zabytkowy holownik parowy „Nadbór” (1949) – w 2013 remontowany z dotacji Gminy Wrocław,

- od 2002 r. zabytkowy dźwig pływający „Wróblin” (1939) – w 2012 remontowany z dotacji Gminy Wrocław,

- od 2004 zabytkową barkę towarową Ż-2107 „Irena” (1936) – w 2014 r. czerpiąc z dotacji Gminy Wrocław wykonaliśmy roboty stoczniowe, których zakres zabezpiecza konstrukcję na lat 30 i otwiera możliwość wykonania w roku 2015 adaptacji ładowni jednostki do nowej roli muzealnej i służącej kulturze, z szansą pełnego udostępnienia statku w roku 2016, roku Wrocławia jako Europejskiej Stolicy Kultury,

- od 2012 roku dwa promy samochodowo-pasażerskie z 1967 i 1984 r., wcześniej eksploatowane na Odrze, w Chobieni i Ciechanowcu.

Flotyllę FOMT cumujemy w awanporcie górnym śluzy „Szczytniki”, którego pojemność jest ograniczona.

Miejsce to nie rokuje też większych nadziei na stałą lokalizację tutaj zabytkowych statków odrzańskich, których kolekcja będzie rosła (już dzisiaj we Wrocławiu mamy też zabytkowy tjalk z 1903 – „Złotą Kaczkę” i kilka innych jednostek, które za lat kilka wycofane zostaną z eksploatacji, m.in. statki kanałowo-jeziorne z 1964 stanowiące dzisiaj podstawę floty pasażerskiej).

Znakomitym basenem dla statków muzeum odrzańskiego mógłby stać się port „Ujście Oławy”. Wskazywaliśmy na to wielokrotnie, również w pismach kierowanych pod adresem Pana Prezydenta, np. w roku 2004 i 2012. Rozumieliśmy, że trudno było wówczas przychylić się do naszego postulatu, być może też z uwagi na to, że port do roku 2014 eksploatowany był przez wrocławską spółkę Hydrokrusz.

Za lokalizacją stanowiska statków muzealnych w porcie „Ujście Oławy”, jak to już wielokrotnie podnosiliśmy, przemawiają:

- bezpieczeństwo cumowanych tam jednostek, także w przypadku zagrożenia powodziowego. Obok awanportu górnego śluzy Szczytniki to optymalne z uwagi na warunki hydrograficzne, stanowisko dla Muzeum Odry
- zabytkowy charakter portu, powstałego w latach 1842-1844 dla zimowania statków parowych, pasażerskich, od 1866 zaopatrującego plac budowy wodociągów miejskich w materiały budowlane, od 1871 pełniący rolę portu węglowego Zakładu Wodociągowego „Na Grobli”, od 1945 – portu zaopatrującego miasto również w kruszywa i piasek. To jedyny port na Odrze, który utrzymał oryginalny – z czasu powstania – kształt basenu i kanału wejściowego i oryginalne skarpowe nabrzeża, umocnione kamieniem,
- lokalizacja portu, w centrum miasta, dostępnego różnymi środkami komunikacji, także od wody, w pobliżu Zakładu Wodociągowego „Na Grobli”, którego udostępnienie społeczeństwu w roli muzeum techniki Fundacja promuje od 1986 r., który to postulat stanowił również jedną z przesłanek powołania Fundacji Otwartego Muzeum Techniki do życia, ze znakomitym zresztą udziałem władz miasta,
- walory kulturowe obszaru w widłach Odry i Oławy, wyjątkowe w skali Europy, mogące stanowić doskonałe oparcie programów rekreacyjnych, kulturalnych, oświatowych, edukacyjnych, a także turystyki, w tym industrialnej. Obszar ten spełnia wszystkie warunki uzasadniające stworzenie na jego terenie Parku Kulturowego, a może i podjęcie działań w kierunku wpisania go na listę Dziedzictwa Światowego UNESCO,
- walory przyrodnicze, port jest również siedliskiem bobrów.

Przejęcie portu przez Fundację sprzyjać będzie promocji tego obszaru i jego przysposobieniu do nowych zadań:

- portu muzealnego
- portu jachtowego

- skansenu zabytków związanych przede wszystkim z żeglugą i budownictwem wodnym – na działce między basenem portowym a rzeką Oławą,

Użyczenie portu Fundacji może być tym atrakcyjniejsze, że program jego odbudowy i eksploatacji można by wiązać z programem budowy we Wrocławiu w obszarze Śródmiejskiego Węzła Wodnego Otwartego (Przestrzennego) Muzeum Techniki, na którego globalną kolekcję złożyłyby się m.in. i wrocławskie elektrownie wodne, i śluzy komorowe, nabrzeża, Zakład Wodociągowy „Na Grobli” oraz zabytkowe jednostki pływające. Zakładamy, że dynamicznie rozwijająca się we Wrocławiu ich kolekcja – a zyskała międzynarodowe uznanie – w ciągu kilku najbliższych lat powiększy się o dalsze jednostki, dla których port „Ujście Oławy” stanowić może naturalne oparcie, wpisując w obszar kulturowy Odry śródmiejskiej także program sprzyjający ochronie zabytkowego portu i jego otwarciu na centrum miasta. Wydaje się to o tyle istotne, że można zakładać, że obszar w widłach Odry i Oławy stanie się w najbliższej przyszłości terenem intensywnych działań inwestycyjnych, co również może sprzyjać programom ochrony dziedzictwa obszaru cywilizacyjnego widel Odry i Oławy i udostępnienia jego walorów społeczeństwu.

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki od wielu lat, działając w oparciu o jej założycieli, wielu sponsorów i licznych wolontariuszy z powodzeniem współpracuje na polu ochrony zabytków kultury technicznej m.in. z RZGW we Wrocławiu (jaz segmentowo-zasurowy „Rędzin”, śluza „Różanka”, jaz koźłowo-iglicowy „Psie Pole”, stopień wodny „Szczytniki”, śluzy śródmiejskie etc.), z ZDiK we Wrocławiu (mosty odrzańskie i inne), Zakładem Energetycznym Wrocław SA (elektrownie wodne). Fundacja prowadzi studia naukowo-badawcze i ewidencję zabytków, które stały się podstawą objęcia ochroną prawną wielu dzieł kultury technicznej nie tylko Wrocławia, ale i Polski, publikuje serie wydawnicze „Zabytki przemysłu i techniki Polski” (10 tomów), „Archeologia Przemysłowa w Polsce (4 tomy), „Dolnośląska Akademia Lotnicza” (2 tomy), w ciągu ostatnich 10 lat opublikowała ponad 50 książek z zakresu ochrony zabytków i historii techniki, organizuje liczne konferencje i imprezy, m.in. Europejskie Dni Dziedzictwa, Noc Muzeów, współpracuje z Gminą Wrocław w realizacji programu „Szkoła w mieście”. Corocznie realizuje zadania publiczne z zakresu edukacji, kultury, ochrony zabytków, turystyki i in., wspierane przez samorządy lokalne i organa administracji państwowej. Obok Fundacji działa Fanklub „Bractwo Mokrego Pokładu” skupiający weteranów żeglugi odrzańskiej (ok. 160 członków). Fundacja współpracuje z wieloma muzeami techniki Europy, m.in. z Deutsches Museum w Monachium, z Westfalskim Muzeum Przemysłu, z Muzeum Odry w Oderbergu, z Muzeum

Politechnicznym w Moskwie i Muzeum Sołowieckim, z Muzeum Techniki w Pradze, prowadzi badania dziedzictwa technicznego wysp Archipelagu Sołowieckiego (we współpracy z Muzeum Sołowieckim, Fundacją im. D. Likhacheva w Petersburgu i Akademią Nauk Rosji). Ochronę zabytków techniki Wrocławia promuje przez wystawy organizowane m.in. w Niemczech i w Wielkiej Brytanii.

Mam nadzieję, że podzieli Pan Prezydent opinię o skuteczności działań Fundacji na polu ochrony dziedzictwa technicznego Wrocławia i podzieli nasze stanowisko co do programu ochrony zabytkowego portu „Ujście Oławy” i przekazania go w ręce Fundacji.

Przekazanie nam socjologicznie zdegradowanego dzisiaj obszaru portu, szybko podniosłoby jego atrakcyjność, sprzyjałoby również konstruowaniu nowych programów zasadzanych na szerszym terenie widel Odry i Oławy. Port „Ujście Oławy” przybliżyłoby miastu i jego mieszkańcom. Mógłby to być znakomity czynnik i trwały owoc roli Wrocławia jako Europejskiej Stolicy Kultury, manifestujący również zwrot miasta ku

wielkiej europejskiej rzece, a powstałe tutaj Muzeum znacząco mogłoby promować miasto i budować jego pozycję w kraju i w Europie.

W załączeniu:

- Warunki techniczne/logistyczne przystani statków Muzeum Odry FOMT

Pozostają z Szacunkiem

dr hab. prof. nadzw. Stanisław Januszewski

Prezes Zarządu Fundacji

mgr inż. Ryszard Majewicz

v-ce Prezes Zarządu Fundacji

Do wiadomości:

- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu
- Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie
- Dolnośląski Wojewódzki Konserwator Zabytków

Załącznik do tego pisma

- Warunki techniczne/logistyczne przystani statków Muzeum Odry FOMT

Warunki	Potencjalne lokalizacje
stanowisko postojowe poza nurtem Odry (port, zatoka, kanał, awanport śluzy)	Optymalne: Port Ujście Oławy, awanport górny śluzy Szczytniki. Wykluczone lokalizacje w ŚWW, poniżej Mostu Grunwaldzkiego.
stanowisko stałe, nie wymagające wyprowadzania statków w sezonie zimowym (parcie lodu, wędrówka kry etc)	Port Ujście Oławy, awanport górny śluzy Szczytniki. Uwaga! Można brać pod uwagę okresową ekspozycję statków w obrębie ŚWW, na odpowiednio przygotowanych stanowiskach)
stanowisko bezpieczne przeciwpowodziowo (ewakuacja tylko w przypadku wezbrań katastrofalnych)	Port Ujście Oławy, awanport górny śluzy Szczytniki
stanowisko o głębokości żeglugowej wody (1,8 m)	Port Ujście Oławy, awanport górny śluzy Szczytniki
Stanowisko o ograniczonych wahanach poziomu wody	Wyklucza to lokalizację w ŚWW (w każdym przypadku sytuowania przystani muzealnej w obrębie ŚWW niezbędne jest wykonanie ekspertyz hydrologicznych)
stanowisko przy bezpiecznym nabrzeżu, którego skarpy czy mury oporowe nie grożą katastrofą budowlaną	Port Ujście Oławy (niezbędny remont umocnień brzegowych), awanport górny śluzy Szczytniki (wykluczone nabrzeża przy bulwarze Dunikowskiego, bądź przy Ostrowie Tumskim)
Długość nabrzeża muzealnego, min. 150 m	Port Ujście Oławy, awanport górny śluzy Szczytniki
6 wysokich dałb, po dwie dla każdego statku lub pomosty na wodzie cumowane do pachołów na brzegu	Port Ujście Oławy, awanport górny śluzy Szczytniki
Min. 6 pachołów na lądzie i 6 pierścieni cumowniczych bądź dalszych pachołów (springi)	Port Ujście Oławy, awanport górny śluzy Szczytniki
Trzy stalowe trapy, szer. 1,5 m prowadzone na wysokości pokładów (przy wodzie średniej), przy wyższych nabrzeżach ze schodniami i podestami	Port Ujście Oławy, awanport górny śluzy Szczytniki
Oświetlenie nabrzeża	Port Ujście Oławy, awanport górny śluzy Szczytniki (nieczynne)
Przyłącze energetyczne nabrzeża	Port Ujście Oławy, awanport górny śluzy Szczytniki
Przyłącze wodociągowe nabrzeża	Brak na WWW, w porcie Ujście Oławy instalacja wod-kan i sanitarna w budynku d. wagi wozowej
Przyłącze kanalizacyjne (zrzut ścieków)	Brak na WWW, w porcie Ujście Oławy nierozpoznane
Przyłącze telekomunikacyjne	Brak na WWW
Nabrzeże umożliwiające dojazd samochodem, parking (zaopatrzenie, ewakuacja, pojazdy techniczne)	Port Ujście Oławy, awanport górny śluzy Szczytniki
Połączenia komunikacyjne z miastem	Port Ujście Oławy, awanport górny śluzy Szczytniki
Zaplecze logistyczne (sale konferencyjne, wystawowe etc.)	awanport górny śluzy Szczytniki (Politechnika Wrocławska), w porcie Ujście Oławy możliwości inwestycyjne

Zaplecze gastronomiczne	awanport górny śluzy Szczytniki (Politechnika Wrocławska), w porcie Ujście Oławy możliwości inwestycyjne
Położenie na ciągach spacerowych, przy drogach rowerowych	awanport górny śluzy Szczytniki, Port Ujście Oławy zwiększające się z czasem, od 2013 r. skomunikowane z przeciwnym brzegiem Odry kolejką linową (30 m od portu)
Położenie w punktach o dużym nasyceniu ruchu beneficjentów Muzeum	awanport górny śluzy Szczytniki (Politechnika Wrocławska, Akademia Medyczna, Uniwersytet Wrocławski, Uniwersytet Przyrodniczy), w porcie Ujście Oławy z czasem rosnące
Położenie umożliwiające prowadzenie ścieżki dydaktycznej szlakiem pomników kultury technicznej Wrocławia	awanport górny śluzy Szczytniki (mosty Grunwaldzki i Zwierzyniecki, śluza i jaz Szczytniki, przystań AZS (aktualnie prostytuowana), nabrzeża Wybrzeża Wyspiańskiego, Zakład Wodociągowy „Na Grobli” /prom/, ZOO, Politechnika Wrocławska)
Położenie na akwenie o bogatej historii, istotnym dla procesu przemiany odrzańskiej drogi wodnej w obrębie WZW	Port Ujście Oławy, awanport górny śluzy Szczytniki.

Oprac. Stefan Bartosiewicz i Stanisław Januszewski

HP Nadbor, maj 2012

Równocześnie Fundacja skierowała pod adresem Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora zabytków wniosek o objęcie portu Ujście Oławy ochroną prawną – przez wpis do rejestru zabytków. Wniosek ten formułowano już z pocz. lat 80. XX w., kilkakrotnie ponawiano go w studiach historyczno-konserwatorskich opracowywanych na rzecz Urzędu Ochrony Zabytków we Wrocławiu w latach 90. XX w. podnoszono tę kwestię w różnych publikacjach, jak na razie z mizernym skutkiem, ale to się przecież winno zmienić.

Wrocław 16 grudnia 2014

Sz. P. Barbara Obelinda

Dolnośląski Wojewódzki Konserwator Zabytków

Wrocław

ul. Łokietka 11

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki wnosi o pilne wszczęcie postępowania w sprawie wpisu do rejestru zabytków portu „Ujście Oławy”, pochodzącego z lat 1842-1844, zbudowanego jako zimowisko dla statków pasażerskich, od 1866 służącego w roli portu zaopatrującego plac budowy wodociągów wrocławskich w materiały, od 1871 w węgiel, (stąd późniejsza nazwa „Port Węglowy” – wcześniej „Schlung” – Gardzie), od 1945 do 2014 zaopatrującego Wrocław w piasek i kruszywa budowlane.

To dzisiaj jedyny port na Odrze (od Koźła po Szczecin), który utrzymał oryginalny kształt kanału i basenu portowego, umocnień brzegowych, placu składowego (brukowanego kamieniem).

Od niedawna pozbawiony jest programu użytkowego. Może to zagrażać substancji zabytkowej.

Z uwagi na walory historyczne i techniczne portu wnosiśmy o jego ochronę prawną – przez wpis do rejestru zabytków obszaru cywilizacyjnego obejmującego kanał i basen portowy oraz plac składowy z oryginalną nawierzchnią, z posadowionym na nim w XX wieku budynku d. wagi wozowej i samej wagi.

W przypadku podjęcia postępowania deklarujemy nieodpłatne opracowanie na rzecz Urzędu karty ewidencyjnej zabytku.

dr hab. Stanisław Januszewski

Prezes Zarządu Fundacji

dr Jan Pyś

Coraz bardziej zaciśnięty Wrocławski Węzeł Wodny

Na początku XXI w. przystąpiono do modernizacji infrastruktury żegludowej Wrocławskiego Węzła Wodnego. W roku 2004 zakończono remont komory śluzy Mieszczkańskiej, prowadzony przez ponad 10 lat. Ze względu na zniszczenia śluzy śródmiejski węzeł wodny był od 1945 r. zamknięty dla żeglugi. Z nabrzeży komory śluzy Mieszczkańskiej wycięto kilkudziesięcioletnie drzewa, rozpoczęto pogłębianie basenu. W roku 2004 rozebrano i wybudowano na nowo język oddzielający jaz elektrowni południowej od awanportu śluzy. 26 czerwca 2004 r. służyły przepłynęły pierwsze od niemal 70 lat jednostki turystyczno-sportowe. Formalnie ta część wrocławskich akwenów nie jest drogą wodną.

Ten najstarszy fragment wrocławskich dróg wodnych, jak żaden inny zasługuje na ujęcie go w wykazie dróg wodnych i nadanie mu parametrów drogi wodnej. Tu znajdują się dwie najstarsze śluzy – Piaskowa i Mieszczkańska, liczne kamienne nabrzeża, schody, przystanie,

urządzenia cumownicze. Na tym akwenie znajduje się nieistniejący najstarszy wrocławski port przy Kępie Mieszczkańskiej oraz największy wrocławski port – Port Miejski. Akwen ten w pełni czyni zadość ustawowej definicji śródlądowej drogi wodnej. W roku 2003 został

oddany do eksploatacji zamulony podczas powodzi z 1997 r. Kanał Miejski we Wrocławiu. W telefonogramie z 1 września 2003 r. RZGW informowało, że: z dniem 2 września 2003 r. włączona zostaje do eksploatacji śluza Miejska na Kanale Miejskim Tym samym przywraca się ruch żeglugowy na całej trasie bocznego Wrocławskiego Węzła Wodnego, z głębokością transytową 150 cm

Po dziesięciu latach, w roku 2013, przystąpiono do kolejnych dużo poważniejszych inwestycji Wrocławskiego Węzła Wodnego. Głównym celem modernizacji są działania związane ze zwiększeniem przepustowości koryta Odry we Wrocławiu. Rozpoczęto realizację siedmiu zadań inwestycyjnych:

- Modernizacja i udrożnienie Kanału Powodziowego wraz z międzywalem na odcinku od dolnego stanowiska jazu Bartoszowice do ujścia do Starej Odry.
- Udrożnienie Starej Odry od dolnego stanowiska jazu Psie Pole do mostów kolejowych Poznańskich.
- Przystosowanie Kanału Miejskiego do przepuszczania wód powodziowych
- Przebudowa koryta Odry na odcinku od mostów kolejowych Poznańskich do ujścia Widawy
- Przystosowanie stopnia Rędzin do przepuszczania wód powodziowych
- Modernizacja bulwarów Odry Śródmiejskiej.
- Przebudowa jazu Wrocław I

Wśród użytkowników rzeki istnieją obawy, że modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego pogorszy warunki nawigacyjne. Obaw tych jest wiele i przedstawiają się one w następujący sposób:

1. Choć w ramach odbudowy stopni wodnych w Śródmiejskim Węźle Wodnym, obudowano śluzy komorowe, to jednak szlak wodny przez nie prowadzący nie jest nadal drogą wodną w rozumieniu odpowiednich przepisów prawa, tj. rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie śródlądowych dróg wodnych Dz.U. 2002 nr 210 poz. 1786; nie został on ujęty w wykazie śródlądowych dróg wodnych, stanowiącym załącznik do tego rozporządzenia. Śródmiejskie szlaki żeglugowe zostały jednak udostępnione dla żeglugi turystycznej przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu.
2. Realizowane inwestycje pogorszą warunki nawigacyjne przez planowane przepuszczanie wód powodziowych przez urządzenia służące żegludze tj. Kanał Miejski i śluzy Różankę, Miejską i Rędzin. Każde przejście wód powodziowych przez te budowle spowoduje zagrożenie podmycia ich fundamentów oraz doprowadzi do ich zalania i zapiaszczenia, co w konsekwencji będzie skutkowało długim i drogim okresem przestoju żeglugi i przywracania żeglowności. Przystosowywany do przejścia wód powodziowych Kanał Miejski i komory śluz będą musiały być regularnie odmulane (Kanał Miejski dodatkowo pogłębiany) i oczyszczane. Zamknięcia śluz mogą być narażone na uszkodzenia przez pnie drzew niesione przez powódź. Zasady projektowania budowli hydrotechnicznych nie przewidują przepuszczania wód po-

wodziowych przez śluzy, wodę przepuszczają jazy: Śluza żeglugowa to budowla służąca wyłącznie do pokonywania różnic poziomu wody przez jednostki pływające (np. statki, barki, jachty).

3. Inwestycje pogorszą warunki nawigacyjne przez planowane poszerzenie koryta rzeki, a nie pogłębienie, co wpłynie negatywnie na utrzymanie parametrów głębokości na szlaku żeglownym. Zgodnie z zasadami regulacji Odry, w XIX w. dobierano szerokości koryta rzeki w celu koncentracji nurtu. Wykonywane wtedy ostrogi i tamy podłużne długo spełniały swą funkcję, jednak obecnie są zniszczone, a poziom wody w rzece bardzo obniżył się w wyniku erozji dennej, co utrudnia żeglugę.
4. Inwestycje pogorszą warunki nawigacyjne przez planowaną budowę wyspitasich.
5. Inwestycje pogorszą warunki nawigacyjne przez zmniejszenie piętrzenia wody o 0,7 m na odcinku od Rędzina do Brzegu Dolnego każdego roku przez miesiąc (decyzja administracyjna wydana przez RDOŚ).
6. Niewłaściwe jest oddanie przez RZGW takich akwenów, jak Osobowice I czy II gminie Wrocław, czy innym podmiotom gospodarczym. Obecnie statki uczestniczące w modernizacji WWW muszą płacić za postój na Osobowicach, a w przyszłości jednostki odrzańskie nie będą miały gdzie schronić się przed wysoką wodą czy pochodem lodów.
7. Liczne prostopadłe nabrzeża we Wrocławiu mogły być wykorzystywane jako miejsca postoju dla statków, obecnie zasypywane są kamieniami. To nie tylko uniemożliwi wykorzystanie turystyczne tych nabrzeży, ale także utrudni prowadzenie z wody wszelkich akcji ratunkowych.
8. Wg obowiązującego przepisu Dz.U. 2002 nr 77 poz. 695 śluzy powinny być odbudowywane w parametrach IV kl., tj. zamiast 9,60 m szerokości powinny mieć 12 m i długość 120 m. Dostosowanie drogi wodnej do parametrów klasy międzynarodowej w późniejszym terminie (po 2020 r.) będzie wiązało się z kolejną przebudową, co może zostać uznane za niegospodarność.
9. Projekty przebudowy obiektów hydrotechnicznych nie są przez biura projektowe opiniowane w Urzędzie Żeglugi Śródlądowej, jednostce rządowej odpowiedzialnej za bezpieczeństwo żeglugi. UZŚ dostaje do opiniowania projekty dotyczące inwestycji na Odrze z innych województw, jednak nie z Dolnego Śląska. Dotyczy to w szczególności projektów przebudowy nabrzeży i śluz żeglugowych we Wrocławiu.
10. Po zakończeniu projektu modernizacji WWW we Wrocławiu nie będzie warunków do cumowania, zagrożone będzie bezpieczeństwo turystycznych jednostek pływających, ale również policji wodnej, WOPR. Nie wiadomo, czy zostaną zachowane dotychczasowe miejsca dla przystani wodnych, czy też statku muzealnego holownik „Nadbór” koło Politechniki. W przebudowywanych śluzach nie przewidziano „okienek” do cumowania, nie wiadomo, jak zachowają się śluzy w czasie przejścia wód powodziowych. UZŚ wyraża też zaniepokojenie, czy nowa okładzina klinkierowa ścian komory śluzy Różanka „wytrzyma” eksploatację przez barki przepływające przez śluzę.

11. Należy zwrócić uwagę, że w sąsiednim województwie lubuskim jest 10 miejsc przeznaczonych na przystanie wodne na Odrze, na Dolnym Śląsku tylko 6. We Wrocławiu nie ma żadnego publicznego miejsca (przystani) do dłuższego cumowania (Marina Topacz koło Uniwersytetu stanowi własność prywatną). Nie ma również slipów (pochylni) dla statków turystycznych – zlikwidowano jedyny w pobliżu Wyższej Szkoły Oficerskiej.

12. W ramach modernizacji WWW Miasto Wrocław nie zaprojektowało nakładających się inwestycji wodnych takich, jak przystanki dla małych jednostek

turystyczno-sportowych i dużych statków pasażerskich z Europy Zachodniej, publiczne postoje, miejsca do tankowania paliwa z wody, do zrzucania nieczystości, pobierania prądu, wody pitnej, slipów do wodowania i podnoszenia łodzi, torów dla sportu i turystyki wodnej, miejsca postoju statków historycznych, miejsca postoju dla domów na wodzie, miejsca dla pływających punktów gastronomicznych, kawiarni, restauracji, plaży i in. Po zakończeniu modernizacji WWW nikt przez 5 lat nie będzie mógł niczego zmieniać w przebudowanych murach i nabrzeżach, co oznacza stagnację w rozwoju WWW do roku 2021.

Czy powyższe oznacza, że Wrocławski Węzeł Wodny coraz mocniej będzie zaciskał się na potrzeby żeglugi odrzańskiej?

Spotkanie opłatkowe

W czwartek, 11 grudnia na pokładzie DW Wróblin spotkaliśmy się wspólnie Bractwo oraz współpracownicy i Sympatycy Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Tradycją od lat jest, że ostatnie spotkanie w roku poświęcone jest podsumowaniu działań, przedstawienia planów na przyszłość i ostatnią najserdeczniejszą częścią spotkania jest łamanie się opłatkiem i składania sobie nawzajem życzeń świątecznych i noworocznych. Tym razem doszedł jeszcze jeden punkt – symboliczne przekazanie kierownictwa w Bractwie.



fol. T. Sobiegraj

Podsumowanie tegorocznych dokonań, szczególnie w kontekście rewitalizacji barki „Irena” przedstawił prezes FOMT prof. Stanisław Januszewski. Oceniał, że największym sukcesem było otrzymanie dotacji z UM Wrocław na remont barki, dzięki czemu można było wymienić poszycie denne. „Irena” może już bezpiecznie stać na wodzie. Wykonano też szereg prac konserwacyjnych pokładu. Jest już nowa sterówka. Można powiedzieć, że w bieżącym roku barka zdecydowanie odmłodziła. Za pomoc przy realizacji tego zadania prezes FOMT podziękował członkom naszego Bractwa Juliuszowi Chwalana, Zbyszkowi Lasocie, Wojtkowi Śladkowskiemu i wszystkim tym, którzy okresowo sprawdzali stan robót remontowych na barce.

Plany na przyszły rok również w głównej mierze związane są z wykonaniem prac modernizacyjnych na „Irenie”. Ogrzewanie, wentylacja, instalacja elektryczna, wodno-kanalizacyjna, aranżacja wnętrza wymaga wiele pracy, a także nakładów finansowych. Nadzieja w tym, że w przyszłym roku FOMT otrzyma podobną dotację z UM Wrocław i pozyska sponsorów. Zapowiedź wsparcia złożyły takie firmy jak: Baks Sp. z o.o., Bohamet S.A., Cooper Industries Poland, Lapp Kabel Sp. z o.o., Leoni Kabel Polska Sp. z o.o. Na etapie poszukiwania jest wykonawca stolarki, szczególnie mile widziany jest fachowiec do ułożenia podłogi na barce. Nie należy zapominać też o poszukiwaniu finansów na uruchomienie siłowni HP Nadbór, aby ten zabytkowy holownik mógł poruszać się o własnych siłach. Składając życzenia świąteczne i noworoczne, prof. St. Januszewski wyraził nadzieję, aby w maju 2015 roku w „Noc Muzeum” można było choć częściowo udostępnić barkę „Irena”.



„Przyszła czas na zmianę warty” – z tymi słowami starszy brat Zbyszek Priebe symbolicznie przekazał model małego holendra w ręce Tacka Sobiegraja jako obecnego starszego brata, który przez najbliższy czas kierować będzie działalnością Bractwa Mokrego Pokładu. Ustępujący szef otrzymał od członków Bractwa serdeczne podziękowania:

- za inicjatywę utworzenia i organizacyjnego uformowania Bractwa Mokrego Pokładu;
- za 12 lat pełnienia przewodniej funkcji Starszego Brata;
- za zorganizowanie w tym czasie 150 niebywałych okazji do spotkań czwartkowych Bractwa;
- za pomysłowość, trud i starania aby każde ze spotkań było inne;
- za osobisty wkład i mobilizację nas wszystkich do działań wspierających Otwarte Muzeum Techniki, szczególnie w zakresie odnowy, utrzymania i ekspozycji zabytkowych jednostek pływających;
- za poświęcenie wiele czasu dla Bractwa, dla każdego z członków, co jest darem najcenniejszym.

Do podziękowania dołączone też były symboliczne prezenty. Wielu uczestników spotkania już indywidualnie składali Zbyszkowi uściski i podziękowania. Serdeczne podziękowania ustępującemu Starszemu Bratu jak i życzenia nowemu szefowi Bractwa przesłał Prezes Stowarzyszenia Absolwentów TZŚ Waldemar Rybicki.

Nadszedł kulminacyjny punkt spotkania dzielenia się opłatkiem i składania sobie wzajemnie życzeń zdrowych, wesołych, w rodzinnej atmosferze spędzenia świąt Bożego Narodzenia i wszelkiej pomyślności w nadchodzącym 2015 Roku, czego też życzymy wszystkim czytającym ten tekst.

Pierwsze spotkanie w 2015 roku odbędzie się wyjątkowo w środę 7 stycznia o godz. 17-tej w Klubie Muzyki i Literatury, Plac Kościuszki 10. Tym razem nie będzie koncertu, natomiast nasz brat dyrektor Klubu opowie o swoich wояżach po Kresach i historii powstania albumu jego autorstwa pt. „Miejsca sercu bliskie”. Członków i sympatyków Bractwa Mokrego Pokładu serdecznie na to spotkanie zapraszam.



Odbiór techniczny barki IRENA w stoczni MALBO we Wrocławiu, fot. Zb. Priebe

Barka – z myślą o kolejnym etapie

10 grudnia 2014 w obecności pełnomocników Miejskiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu dokonano odbioru robót konserwatorskich i remontowych prowadzonych w 2014 r. w stoczni Hubertus we Wrocławiu. Wartość prac wykonanych w 2014 r. sięga niemal 180.000,0, z czego 160.000,00 pokryto z dotacji Gminy Wrocław, zaś pozostałe prace finansowano ze środków Fundacji i darowizn jej mecenasów. Znalazły się wśród nich spółki: Melioracje Gdańskie, Eco-Polcon, Ekojar, Hydroprojekt Wrocław, Lapp Polska, Leoni Kabel, Baks, ABM Wrocław, Lemken Polska, Agrop, Teejet, Odratrans Bydgoszcz, a także Kujawska Fabryka Maszyn Rolniczych „Krukowiak”, Świdnicka Rada SNTNOT, wałbrzyski Oddział SIMP, monachijskie Deutsches Museum.



W styczniu zamierzamy wykonanie konstrukcji wsporczej sufitów ładowni, w oparciu o materiał, który ofiarowuje nam wrocławski Centrostal, być może do marca uda się nam położyć sufit (deski modrzewiowe) i przygotować konstrukcję do odeskowania ścian ładowni, co pozwoli nam na wykonanie już w marcu izolacji wewnętrznych blach kadłuba pianką poliuretanową zamkniętą komórkowo. W ślad za tym wykonamy instalację elektryczną barki, odeskujemy ładownię, zbudujemy instalacje wodno-kanalizacyjne i sanitarne, grzewczą, komputerową etc.

Bez względu na stan robót zamierzamy udostępnienie barki w Noc Muzeów (maj 2015). Marzy się nam zakończenie robót do wiosny 2016, kiedy to Wrocław pełnić będzie rolę Europejskiej Stolicy Kultury.

Zakładamy, że realizacja tego planu kosztować może ok. 300 000,0 zł, liczymy na kolejną dotację ze strony władz miejskich Wrocławia, na moralne wsparcie ze



strony Bractwa Mokrego Pokładu i środowisk odrzańskich, na materialne – mecenasów kultury.

W drodze przetargu wyłoniliśmy już dostawcę desek na podłogi, sufit, burtę, legarów i listew na zabudowę konstrukcji. Materiał ten dostarczać nam będzie sukcesywnie (w rytm postępu robót) tartak Kazimierza Urbaniaka w Jedlinie Zdroju.

Teraz szybko musimy wyłonić wykonawcę robót. Poszukujemy ekipy, która zabuduje konstrukcje i położy deskowanie sufitu, burt, na końcu podłogi. Będziemy zobowiązani za rekomendowanie mam inteligentnych i solidnych wykonawców. Telefon 882-116-779; mail: nadbor@fomt.pl

Spójrzmy raz jeszcze na barcę, która zewnętrznie prezentuje się już całkiem, całkiem.

Stanisław Januszewski

Katastrofy zapór wodnych

Za każdym razem, gdy przejeżdżam przez Lubachów i Bystrzycę Górną, zastanawiam się nad konsekwencjami, jakie może za sobą pociągnąć katastrofa budowlana związana z elektrownią wodną. Jakie byłyby losy okolicznych wiosek i oddalonej o ok. 12 kilometrów Świdnicy? Jak wyglądają spowodowane tym czynnikiem ludzkim powodzie?

Powody i okoliczności były różne, wiążąc się ściśle z historią powstawania pierwszych tam i zapór na rzekach. Jedną z najstarszych katastrof tego typu, która pochłonęła życie 270 mieszkańców doliny Loxely w Anglii, zdarzyła się, gdy po raz pierwszy napełniano zalew przy nowo wzniesionej tamie Dale Dike na rzece Loxely w pobliżu Low Brandfield. Okolice, w której wzniesiono zapórę w 3 ćwierci XIX stulecia, przeżywała rozkwit, związany z szybkim rozwojem lokalnego przemysłu, co z kolei pociągnęło za sobą przyrost ludności. W Sheffield powstała potrzeba stworzenia rezerwuarów wód pitnych dla wzrastającej populacji mieszkańców. W tym celu w połowie wieku zaczęto realizować plan stworzenia w otaczających wioskę górach 4 dużych zbiorników na sztucznie spiętrzonej nurcie rzeki Loxely. Budowę tamy Dale Dik zapoczątkowano w roku 1859. Na ówczesne standardy było to jedno z największych przedsięwzięć inżynierskich.

11 marca 1864 roku, gdy napełniano zbiornik, panowała deszczowa aura. W godzinach popołudniowych jeden z pracowników zauważył pęknięcie wielkości palca na tamie, które jednak zbagatelizowano, zmniejszając jedynie poziom wody. Wieczorem ulewne deszcze zaczęły przelewać się przez zapórę. Na kilka minut przed północą budowla runęła, uwalniając 600 50 000 000 galonów wody, które zniszczyły na swej drodze 415 domów, 106 fabryk oraz 20 mostów, całe wioski i osady, docierając do samego Sheffield, oddalonego 8 mil od miejsca katastrofy. Jedynie mieszkańcy Low Brandfield, do których dotarła wiadomość o pęknięciu, zdążyli opuścić wioskę, nim doszło do tragedii. Mieszkańcy dalej położonych terenów nie mieli takich możliwości. Życie postradało 270 osób.

Dochodzenie, jego wyniki i debata, która rozgorzała po katastrofie, trwała aż po XX wiek. Choć wskazywano szereg drobnych usterek, nigdy nie zostały one udowodnione. Najczęściej – jako powód katastrofy – wskazuje się ogólny błąd konstrukcyjny, który wynikał z usa-



Fragment zapory St. Francis po katastrofie



Powódź w Johnstown, 1889, 3 dni po katastrofie

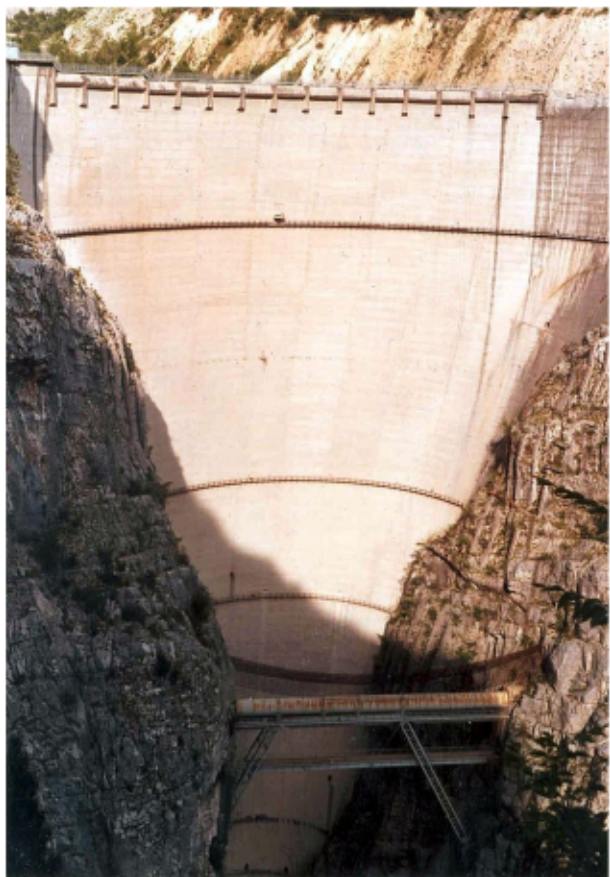


Ruiny zapory Malpasset, 2014

dowienia zapory na dawnym obsuwisku, na skutek czego doszło do wewnętrznej erozji wału. W ulewnych deszczach konstrukcja obsunęła się niczym lawina.



Zapora St. Francis k. St. Francisco



Zapora Vajont, fot. współczesna

Johnstown w Pensylwanii w latach 1838-1953 wzniesiono zapórę South Fork, będącą częścią państwowego systemu kanałów, wraz z Rezerwuarem wody pitnej, nazywanej Jeziorem Conemaugh. Już w kilkanaście lat później, w obliczu konkurencji ze strony kolei, zapora wraz z jeziorem przeszła w ręce prywatne. Grupa spekulantów z Pittsburgha postanowiła przekształcić porzucony zbiornik w prywatny teren rekreacyjny dla bogatych inwestorów. Zapórę obniżono, by na jej koronie poprowadzić drogę, sprzedano żeliwny system rur odprowadzających część wody, często pojawiały się niewielkie pęknięcia, które łątano słomą i błotem.

28 maja 1889 roku w okolicy szalała ulewa na niespotykaną dotychczas skalę. Po kilkunastu godzinach upust ulgi zapory został zapchany szczątkami roślin i innymi odpadami, które przyniosła z sobą rzeka Conemaugh, w wyniku czego poziom wody drastycznie podniósł się. Panicznie próbowano przekopać inny odpływ w celu zmniejszenia parcia wody na budowlę, jednocześnie część okolicznych mieszkańców wznosiła dodatkowy wał, by zapobiec wylewowi wody przez koronę zapory. Dwukrotnie inżynier zatrudniony przez właściciela obiektu wysyłał do miasta dramatyczną wiadomość o erozji budowli i możliwości jej przerwania. Wzywał do ostrzeżenia mieszkańców położonego niżej Johnstown, jednak apele jego zostały zbagatelizowane i nie dotarły do władz miasta. W tym czasie rzeka

Błąd konstrukcyjny przyczynił się również do runięcia tamy Glen w pobliżu Bergamo we Włoszech, która ufundowana została przez rodzinę Vigo w celach energetycznych. Rozpoczętą w 1907 roku zapórę wzniesiono w latach 1916-1923. W czasie budowy urzędnicy zwrócili uwagę, że podwykonawcy nie używają dobrej zaprawy cementowej. W kilka miesięcy później z powodów finansowych postanowiono zmienić projekt: Tama miała stać się konstrukcją typu zwielokrotnionego łuku, osadzonego na górze zapory, na co inspektorzy nadzoru przystali. W październiku 1922 roku wypełniono zbiornik. Nieco ponad rok później, 1 grudnia 1923 roku w godzinach porannych doszło do katastrofy. Przez przerwana zapórę wylało się 4 500 000 m³ wody, zalewającej okoliczne wioski: Bueggio, Dezzo z Colere i Corna di Darfo. Podążające z wysokości przeszło 1,5 km nad poziomem morza, wody powodziowe zostały przerwane dopiero w zetknięciu z jeziorem Iseo, usytuowanym na wysokości 186 m npm. Zginęło 356 osób.

Śledztwo wykazało, że głównym powodem katastrofy było dopuszczenie zmiany pierwotnego projektu poprzez wprowadzenie konstrukcji o lekkim łuku oraz użycie materiałów o obniżonych parametrach (wykonawca pragnął zaoszczędzić). Beton w łuku zapory był złej jakości, nie zdążył w pełni wyschnąć, gdy tama była już zalewana. Konstrukcja samej zapory nie była też dobrze połączona z podstawą. Pierwsze sygnały o złych praktykach budowlanych pojawiły się jeszcze w czasie prac, ze strony niektórych robotników skarżących się na pracę inżynierów koordynujących przebieg budowy. Wykonawca zwolnił ich.

Po katastrofie wybudowano drugą, mniejszą zapórę, utrzymano też pozostałe elementy pierwszej zapory, która jest dziś pomnikiem tego wydarzenia. Runięcie tamy Glen koło Bergamo miało doniosłe skutki dla budownictwa zapór wodnych – w nieładzie popadły konstrukcje o łukowym kształcie, których w kolejnych latach unikano.

Jedną z największych katastrof zapór wodnych wiąże się nie z błędami technicznymi, lecz ze złym zarządzaniem obiektem w połączeniu z ekstremalnymi warunkami pogodowymi. W okolicy amerykańskiego miasteczka

Conemaugh wystąpiła z brzegów, zalewając część miasta. O godz. 15:10 tama runęła. W 40 minut 20 000 000 ton wody z jeziora popłynęło w kierunku South Fork i Johnstone. Pierwsze z tych miast, położone na wzniesieniu, zostało zniszczone tylko częściowo (zmytych zostało ok. 30 domów), zaś jego mieszkańcy na czas zdążyli uciec na pobliskie wzgórze. Powódź zatrzymał 24 metrowy wiadukt kolejowy, o którego arkadowe łuki oparły się niesione przez wodę drzewa, domy i zwierzęta, które na 7 minut zatamowały wylew. Gdy jednak wiadukt zawałił się, przepływ wód stał się jeszcze bardziej gwałtowny, osiągając 12 000 kubików na sekundę. Gwałtowniejszy napływ spotęgował druzgocące uderzenie na pobliskie wioski i miasta: Woodvel oraz Johnstown, gdzie zginęło łącznie 2 205 osób. 18-metrowa ściana wody, rumowiska i szczątków maszyn, domów, lokomotyw oraz roślin, pędząca z prędkością 65 km/h uderzyła w Johnstown na godzinę po zerwaniu się tamy, równając z ziemią 1 600 domów.

Po katastrofie nie przeprowadzono żadnych ekspertyz. Mimo szerokiej krytyki opinii publicznej oraz ataków ze strony prasy, nigdy nie pociągnięto do odpowiedzialności przemysłowców należących do klubu, zarządzającego zaporą. Co zaskakujące, katastrofę uznano za „wolę Bożą”, uznając, że przyczyny techniczne, silnie związane z anomalią pogodową są oczywiste.

W regionie Friuli – Wenecji Julijskiej we Włoszech doszło do innej katastrofy, u której podstaw także leżały warunki atmosferyczne oraz niedostateczne dostosowanie i wręcz zbagatelizowanie warunków geologicznych, jakie panowały w miejscu wzniesienia zapory. W tym przypadku fala powodziowa nie naruszyła zapory, jednak spowodowała falę powodziową.

Zaprojektowaną w 1956 r. przez Carlo Semenzę na rzece Vajont (dopływ Piawy) zaporę łukową, wysoką na 264,6 m, o grubości 27 m u podstawy zlokalizowano w wąskim gardle wąwozu górskiego. W momencie budowy była to najwyższa zaporą wodną na świecie. Zaporę posadowiono na wapieniach dolomitowych z okresu jurajskiego, o silnych właściwościach erozyjnych, jednak wykonawca podał opinii publicznej wiadomość, iż przeprowadzone ekspertyzy wykazały solidność podłoża, zaś w celu przeciwdziałania infiltracji w projekcie pojawiły się ekrany wodoszczelne. Tymczasem jeszcze przed spiętrzeniem wody 4 listopada 1960 r. osunął się fragment zbocza, którego badania geologiczne wykazały, iż w skale znajduje się również łupek, sprzyjający powstawaniu stref ześlizgu. Zbocze z osuwiskiem wzmocniono cementem, jednak zbocza dalsze pozostałe nie zostały już dokładnie przebadane.

We wrześniu 1963 roku dolinę nawiedziły ulewne deszcze, w wyniku których jej zbocza poczęły się osuwać.

Obniżono nieco poziom lustra wody, upuszczając niewielką część wód zbiornika, jednak nie poczyniono innych prac zabezpieczających konstrukcję. Do katastrofy doszło 9 października, gdy do zbiornika z prędkością 110 km/h osunęło się ok. 260 mln m³ skał, drzew i ziemi z pobliskiego zbocza Monte Toc. Jako, że stan wody w zbiorniku był wysoki, nastąpiły dwie fale powodziowe. Druga z nich, mająca 70 m wysokości, przełała się przez koronę zapory, totalnie zniszczyła miejscowości Pirago, Rivalta, Villanova, Fae i Longarone. Śmierć poniosło 1909 osób, konstrukcja zapory nie poniosła żadnego uszczerbku, jednak z uwagi na gruz, który ją wypełnił, nie posiadała już możliwości retencyjnych.

Również z powodu niedostatecznego przebadania gruntu, na którym posadowiono zbiornik, do katastrofy doszło w roku 1959 na zaporze Malpasset (departament Var, Francja). W wyniku sprzężenia kilku czynników, w tym ulewnych deszczy, eksplozji na pobliskim placu budowy autostrady, która mogła naruszyć konstrukcję zapory i jej przeciążeniem (poziom wód zbiornika znajdował się jedynie 28 cm poniżej górnej granicy wytrzymałości), osunięcie się piaskowcowego zbocza, z dużą ilością spoiwa łupkowego, doprowadziło do pęknięcia zapory i powstania fali o wysokości 40 m, która zniszczyła miejscowości Malpasset i Bozon. Do oddalonego o 7 km Frejus dotarła 3 metrowa fala, która ostatecznie znalazła swe ujście w morzu. Zginęło ok. 450 osób, zniszczona została autostrada i wiele domów, które na swej drodze napotkała spiętrzona woda.

Przywołaliśmy jedynie niektóre z wielkich katastrof związanych z falą powodziową, które wiązały się z przerwaniem zapór wodnych, bądź nadmiernym wypełnieniem wodą ich czasz. Pominęliśmy m.in. katastrofę w St. Francisco z roku 1928, która pochłonęła życie 600 osób, również uwarunkowaną geologicznym niedopasowaniem terenu do budowy zbiornika wodnego i jego zapory. Pominęliśmy też najstarsze opisane katastrofy tego typu, m.in. zapory k. miejscowości Lorca w Hiszpanii, której zawalenie się w roku 1802 zniszczyło 1800 domów i doprowadziło do powodzi, która zabrała z sobą ponad 600 osób.

W większości przypadków przyczyną katastrof był czynnik ludzki: źle obliczona konstrukcja, użycie wadliwych materiałów, nieuwzględnienie podłoża geologicznego, zbyt późna reakcja (i otwarcie upustów) na ulewne deszcze i powstające osuwiska. W niektórych przypadkach kilka czynników złożyło się na przekroczenie dopuszczalnych parametrów, w innych wystarczającym okazał się tylko jeden z nich. Z każdej z opisanych katastrof wyciągano wnioski. W efekcie inżynierowie projektowali nowe, lepsze konstrukcje, starali się uniknąć podobnych błędów w przyszłości.

Wioletta Wrona-Gaj

Poczta Polska i znaczek pocztowy

Zorganizowana poczta w Polsce istnieje od 18 października 1558 roku, ma więc już 456 lat. Stworzył ją król Zygmunt August. Ustanowił pierwsze regularne połączenie między Krakowem a Wenecją i – jak pisze w uniwersale w sprawie poczty – „dla naszej i poddanych naszych wygody”. Była to poczta królewska, nosiła królewskie listy, ale potem do korzystających z niej dołączyli możni. Wspomnianą trasą przewożono ich korespondencję.

Stefan Batory wprowadził stałą opłatę od przesyłanych listów. Bardzo dużą reformę przeprowadził król Stanisław August Poniatowski. Wydał uniwersał o bezpieczeństwie listów – nie można było zaglądać do cudzej korespondencji. Wprowadził też pierwowzór znaczków pocztowych, tzw. stemple inicjałowe. List wychodzący z Warszawy miał stempel „W”, z Lublina to „L”.

„Znaczek pocztowy jest wynalazkiem angielskim. Został stworzony przez Rollanda Hilla. W Polsce pierwszy znaczek pojawił się w 1860 roku, 20 lat po pierwszym znaczku na świecie. Pierwszy polski znaczek pocztowy miał tylko polski napis, ale był produkowany na wzór znaczka rosyjskiego. Na obrazku w środku dwugło-

wego rosyjskiego orła był orzeł polski. W okresie międzywojennym opracowano przepisy pocztowe. Wtedy poczta była instytucją zaufania publicznego, działała sprawnie, a listy doręczano szybko, np. list miejski nadany rano już wieczorem docierał do adresata. To szybciej, niż dzisiaj. W dobie nowych technologii.

Poczta zawsze będzie miała rację bytu, nowe technologie nie wyprą jej do końca, tylko musi zmienić się.

Czego jej serdecznie życzy (dokonujący wyboru tekstu rozmowy Agnieszki Kalinowskiej z Jadwigą Bartków-Domagałą – Dyrektorem Muzeum Poczty i Telekomunikacji we Wrocławiu, w: „Rzeczpospolita”, 27.11.2014r., A2 Komentarze)

Kpt. „Nemo”



Barka „Irena”, grudzień 2014, fot. S. Januszewski

Korespondencję prosimy kierować na adres:
H/P Nadbor, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbtor@fomt.pl; <http://www.fomt.pl>. „Bractwo Mokrego Pokładu”
Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek, Wojciech Śledziński
Mecenas Biuletynu: Gdańskie Melioracje Sp. z o.o., Eco-Polcon Sp. z o.o. Wrocław,
Hydroprojekt Sp. z o.o. Wrocław, Żegluga Bydgoska Sp. z o.o.