

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn Nr 2

październik 2003 r.

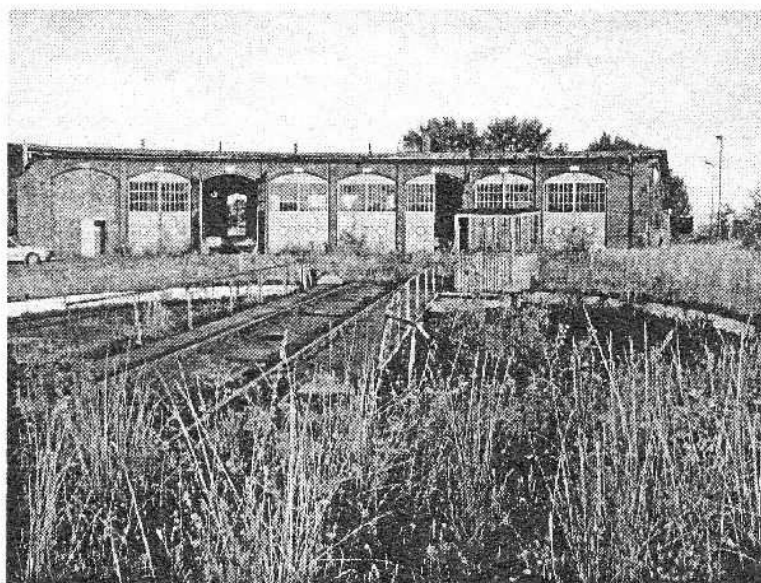
Sowiogórski Festiwal Techniki FOMT

5 września 2003 r. Fundacja Otwartego Muzeum Techniki przejęła zabytkową parowozownię w Dzierżoniowie (2000 m² pod dachem, 2 ha terenu, obrotnicę, wciągarkę bramową, bocznice i torowiska kolejowe) i rozpoczęła realizację wcześniej opracowanego projektu budowy Sowiogórskiego Muzeum Techniki, który prowadzi Jan Łużny – członek Rady Fundacji, który wiele uczynił dla odbudowy naszego „Wróblina”.

18 i 19 października, dzięki zaangażowaniu Burmistrza i Rady Miejskiej Dzierżoniowa, założycieli Fundacji, wielu instytucji kultury Dzierżoniowa i regionu Gór Sowich, licznych mecenasów Fundacja zaprasza nas do udziału w I Sowiogórskim Festiwalu Techniki FOMT. Jego gościem honorowym będzie lotnik kosmonauta Mirosław Hermaszewski, a bogaty program festynu uświetnią dwie sesje popularno-naukowe: „Dziedzictwo techniczne Gór Sowich” (18.10.) i „Igor Sikorski – pionier lotnictwa” (19.10.), bogaty wachlarz wystaw, multimedialne prezentacje non-stop zabytków techniki Dolnego Śląska i filmy z dziejów lotnictwa, pokazy i wzloty balonu na ogrzane powietrze, poduszkowca, śmigłowca, skoki spadochronowe, jazdy rekreacyjne drezyną spalinowo-elektryczną Fundacji (konstrukcji studenta PWr. Grzegorza Łużnego – ze studenckiej załogi "Nadbora") i wyścig drezyną „moja–twoja”. Na tere-

nie parowozowni wystąpią liczne zespoły muzyczne a ulicami Dzierżoniowa przejdą czeskie Margonetki. „Piknik na szynach” dostarczy również okazji do spotkania z kolekcjami zabytkowych motocykli, samochodów, z konstruktorami samolotów amatorskich, z modelarzami kolejowymi i prawdziwymi lokomotywami spalinowymi. Zapraszamy do udziału w kiermaszach książek, filatelistyki, w konkursach i zabawach.

Sowiogórskie Muzeum Techniki ujawni nam inicjatywę Fundacji, skrywaną do dzisiaj – w obawie przed zapieszeniem. 26 września prof. Stanisław Januszewski i współpracujący z nim architekt Maciej Głowacki program ochrony aktywnej dziedzictwa technicznego Gór Sowich



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

przedstawili na Międzynarodowej Konferencji Ochrony Zabytków Techniki w Bukareszcie i w Cluj. Dzisiaj projekt muzeum sowiogórskiego prezentują nam w tawernie „Pod żurawiem” na dźwigu pływającym „Wróblin”.

Bądźmy razem z Fundacją w parowozowni w Dzierżoniowie 18 i 19 października.

Przy okazji. Polecamy uwadze najnowszą książkę wydawnictwa Politechniki Wrocławskiej, prezentującą prace naukowe studentów Politechniki, działających w Kołach Naukowych. Zamieszczono w niej 10 fantastycznych artykułów autorstwa studentów z Koła Nau-

kowego „Nadbora”. Piszą m.in. o swoich spotkaniach z Fundacją, o statkach, o egzotycznej wyprawie na wyspy sołowieckie. Gratulujemy władzom Politechniki pomysłu konkursu na prace naukowe studentów, który tak świetnie może wesprzeć ich aktywność, także na polu historii i ochrony pomników dziedzictwa kulturowego. Fanklub jest dumny, że chłopcy pokładowi „Nadbora” sięgają po sukcesy. „Bractwo Mokrego Pokładu” zaprasza studentów – współautorów „rektorskiej książki” do tawerny „Pod żurawiem” w pierwszy czwartek listopada, o godz. 17.

Stanisław Januszewski

Holownik parowy „Nadbór”

Statek – muzeum, statek – laboratorium, statek – szkoła

W lipcu 1996 r. Biuro Studiów i Dokumentacji Zabytków Techniki reprezentowane przez jego właściciela dr hab. prof. nadzw. Stanisława Januszewskiego przejęło z rąk „ODRATRANS” S.A. w użytkowanie zabytkowy holownik parowy „Nadbór” i podjęło jego odbudowę i rewaloryzację w intencji eksploatacji statku w rolach:

- **Pracowni BSiDZT** wykonującej ewidencję zabytków techniki, studia historyczno-konserwatorskie, interpretującej dziedzictwo przemysłowe i techniczne, dysponującej własnym komputerowym bankiem danych dla ponad 7000 zabytków przemysłu techniki Polski, zbiorem ponad 50 000 negatywów, ok. 10 000 rysunków, zatrudniającej 3 etatowych pracowników i 6 współpracowników, a od czasu przejścia w 2002 r. przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki dźwigu pływającego „Wróblin” statku w szeregach załogi znalazł się również ka-

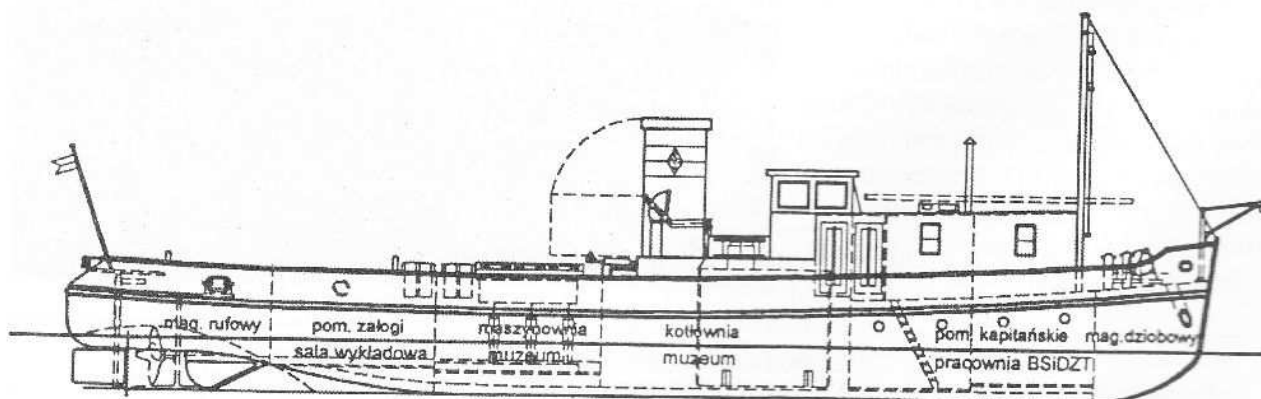
pitan żeglugi śródlądowej Mieczysław Balcerkiewicz.

- **Klubu Fundacji Otwartego Muzeum Techniki**, sali wykładowej, projekcyjnej, etc.

- **Statku – muzeum**, przez udostępnienie do zwiedzania maszynowni i kotłowni z oryginalnym wyposażeniem.

Na nabrzeżu, przy statku, planuje się budowę plenerowej ekspozycji różnych zabytków urządzeń związanych z żeglugą odrzańską (portami, stoczniami, taborem śródlądowym), ochroną przeciwpowodziową dorzecza Odry, działaniami na rzecz poprawy jakości wód etc. Przewidziane jest również urządzenie kawiarenki.

Holownik parowy „Nadbór” to dzisiaj jedyny statek parowy zachowany w Polsce w stanie bliskim pierwotnemu, z utrzymaną oryginalną maszyną parową napędową, kotłownią, układem sterowania, sterówką, bogatym wyposażeniem, dobrym kadłubem.



Na jego pokładzie, podczas roku akademickiego, od 1999 r. prowadzone są warsztaty konserwatorskie, a studenci Politechniki Wrocławskiej, słuchacze wykładu *historia techniki* wykonują prace konserwacyjne jednostki, rekonstruują elementy jej pierwotnego wyposażenia,

organizują różne imprezy rekreacyjne, oświatowe i edukacyjne, wystawy, spotkania i konferencje, opracowują prezencje multimedialne różnych zabytków techniki Polski.

Stanisław Januszewski

Sylwetki naszych ludzi

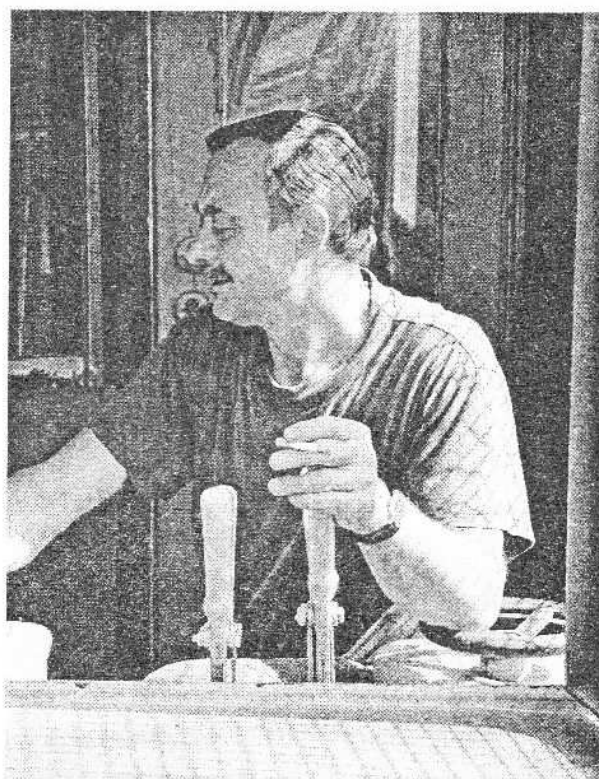
BOSMAN MUZEUM PŁYWAJĄCEGO

Funkcja bosmana związana jest z zadaniem, jakie on wykonuje. Jest bosman okrętowy, bosman portu, bosman nabrzeża itd. Ale bosman muzeum? Jesteśmy świadkami istnienia takiej funkcji. Na statku-muzeum *H/P Nadbór* i dźwigu pływającym *Wróblin* zadania bosmańskie wykonuje kpt. ż. śr. II kl. Mieczysław Balcerkiewicz. Ciekawostką w jego drodze po pokładach różnych statków odrzańskich jest to, że z *Nadborem* i *Wróblinem* spotyka się po raz drugi.

Pływanie rozpoczął w 1965 r. na statku pasażerskim *Goplana*. Potem były "beemki" i pchacze typu TUR. W 1973 r. przeszedł do PBH Odra-2. Pływał na holownikach *Giewont* i *Kmicic*, by w 1974 r. przejść na *D/P Wróblin*, na którym przepracował do roku 1991. Na warsztacie pływającym *Monter* przepracował do rozwiązania przedsiębiorstwa w 2001 roku.

A podwójne spotkania? Będąc na pchaczu TUR w roku 1968 przeprowadzał *Nadbora* na Łabę do Czechosłowacji, gdzie przez lata holownik miał pełnić zadanie „wytwornicy pary”. Po raz drugi, gdy w 2002 roku został zatrudniony przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki celem uruchomienia mechanizmów *D/P Wróblin*. Trafił też więc na dźwig pływający po raz drugi.

Z pracą na *Wróblinie* wiąże się wydarzenie które mogło skończyć się tragedią. We wtorek 16 listopada 1976 roku o godzinie 11.00 pchacz *Łoś* prowadził *Wróblina* na stanowisko robocze przy jazie Rędzin od górnej wody. Na pokładzie dźwigu oprócz załogi znajdowała się grupa remontowa śluz i jazów oraz ekipa nurków, łącznie 13 osób. W tym dniu w Odrze występowały duże przepływy i segmenty jazu były położone. Słaba moc maszyny *Łosia* nie mogła przewyciężyć silnemu uciągowi wody na jaz. Cały zestaw zbliżał się powoli, ale nieuchronnie na jaz bez możliwości manewrowania. W pewnym momencie dno dźwigu zgrzytnęło o



segment jazu i cały kadłub zaczął przechylać się w kierunku dolnej wody, a różnica poziomów wynosiła ponad dwa metry. Zgromadzeni na pokładzie ludzie z przerażeniem oczekiwali na rozwój wypadków. Obawiali się przebicia dna i zatonięcia dźwigu. Szczęśliwie dźwig w przechyle oparł się o ubezpieczenie progu jazowego. Kadłub wytrzymał, ludzie odetchnęli z ulgą. Akcja ratunkowa trwała całą dobę.

Proszę, przejdźcie się po pokładzie *Nadbora* i *Wróblina*. Popatrzcie na zabezpieczenie antykorozyjne, malowanie pokładu i nadbudówek, na ułożenie osprzętu pokładowego i mechanizmów. Tak działa BOSMAN MUZEUM PŁYWAJĄCEGO. Za tym działaniem stoi długa i rzetelna praktyka na różnych statkach odrzańskich.

Marian Kosicki

Pchaczem na Zachód

Otrzymałem propozycję, którą mnie wodniakowi trudno było odrzucić – uczestniczenie w rejsie statkiem śródlądowym do Niemiec i Holandii. Wyprawa trwała 24 dni, podczas których pchacz typu Bizon pokonał 2000 km i przepłynął pod tysiącem mostów.

Stało się tak dzięki niebywalej przychylności **Edwarda Ossowskiego** ówczesnego dyrektora „Żegluga Bydgoskiej”. „Duszą” całego przedsięwzięcia była kierownik działu handlu i marketingu – **Alicja Dąbrowska-Kinda**. Tylko dzięki jej usilnym zabiegom pchacz wypłynął w rejs ze Szczecina. Przyczyniła się do tego też **Natalia Grabowska** – kierownik biura marketingu ŻB w Szczecinie.

Zwiedzanie obcych portów solo nie należy do przyjemności. Dlatego też postanowiłem poszukać sobie towarzysza podróży. Do udziału w rejsie zaprosiłem **Marka Koprowskiego** – kierownika działu łączności z czytelnikami w „Agorze”, syna **Jana Koprowskiego** – znanego polskiego literata i publicysty. Przed rejssem znaleźliśmy się zaledwie jeden dzień. Pod-

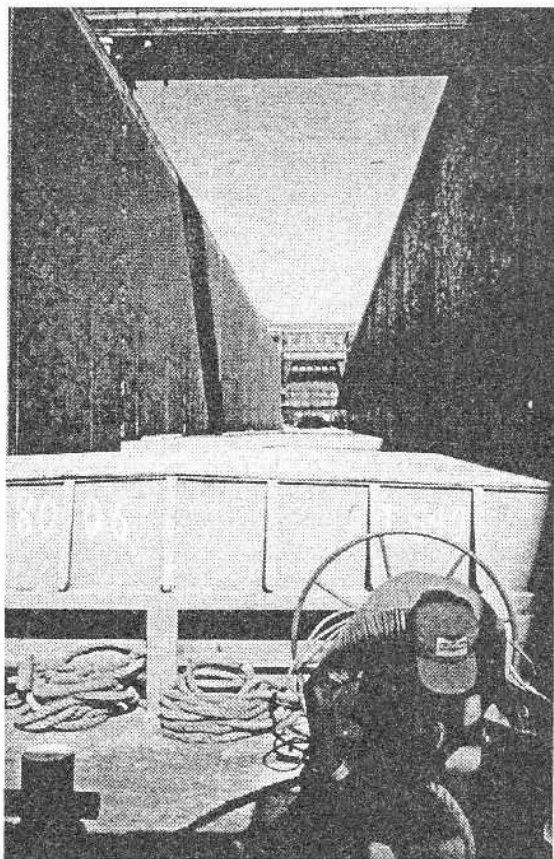
czas trwania wyprawy okazał się doskonałym kompanem, z którym pogawędka to niebywale przyjemność, a tematów nie brakowało nam przez cały czas wyprawy. Często dołączał do nas mechanik **Zygmunt Sztachera**, człowiek odcytany, błyskotliwy, dowcipny. Jednym słowem wspaniały kumpel, z którym do dziś utrzymuję kontakt.

Zygmunt stał się naszym cicerone. Często był przewodnikiem po miastach, w których przebywaliśmy. Miał doskonale rozeznanie co, tanio i zarazem smacznego można było kupić do jedzenia w niemieckich i holenderskich sklepach. Trzeba było dokonywać tych zakupów, gdyż musieliśmy sami sobie przygotowywać posiłki. Trochę to mnie zdziwiło, ale wytłumaczono nam, że członkowie załogi są w różnym wieku, mają odmienne upodobania kulinarne, stosują diety i dlatego każdy z nich gotuje dla siebie. Podzieliliśmy się rolami. Ja zostałem kucharzem, a Marek moim pomocnikiem. Musiałem nieźle przyrządzać jedzenie, gdyż zdrowi wróciliśmy do kraju.

Granicę z Niemcami przekroczyliśmy w Widuchowej, by wieczorem dopłynąć do najbardziej interesującego urządzenia hydrotechnicznego, jakim jest podnośnia statków w Niederfinow znajdująca się na 78 kilometrze kanału Odra-Hawela. Wybudowano ją w latach 1928–1934. Żeby jej działanie przedstawić bardziej obrazowo, trzeba powiedzieć, że pchacz wraz z barką wpływa do dużej „wanny”, która w ciągu 7 minut podnoszona jest na wysokość 36 metrów, czyli mniej więcej na 11 piętro wieżowca. Na naszej trasie była jeszcze jedna taka podnośnia, koło Magdeburga-Rothensee, którą po 17-metrowym wznoszeniu osiąga się poziom kanału Mitelland.

Pchacz to nie jednostka pasażerska. Stawał tam, gdzie było to niezbędne. Musiał pokonywać określone odcinki trasy, aby na czas przypłynąć do docelowego portu. Jednak dzięki uprzejmości kapitana, załogi i „kogoś niewidzialnego” zwiedziliśmy kilka miast o bogatej historii. Przepłynęliśmy największy kanał Europy – Mittelland Kanal – o długości 320 km, nad którym znajduje się około 400 mostów, w Minden krzyżuje się z Wezerą, a w kilku miejscach przebiega nad autostradami.

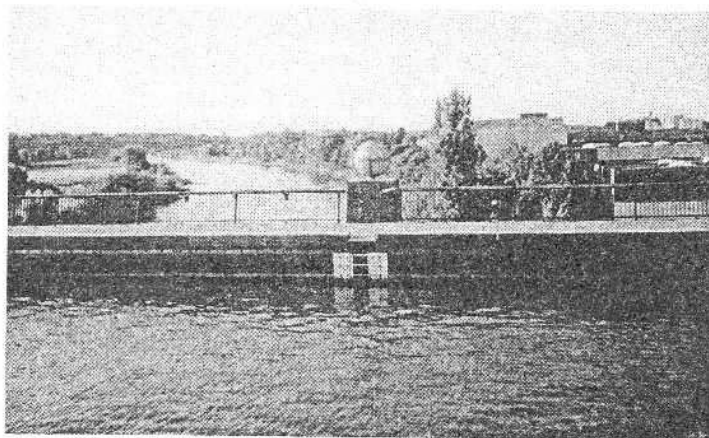
Największe wrażenie zrobiła na mnie Fryzja. To obszar, który przed wiekami był zale-



Największa śluza na trasie rejsu w pobliżu Hanoweru – 14 m głębokości

wany przez morze. Holendrzy wydzielali mu ziemię budując obwałowania oraz kanały odwadniające osuszone nadmorskie tereny. Fryzja jest miejscem wymarzonym dla żeglarzy. Znajdują się tu wiele kanałów i jezior, stoją piękne domostwa wraz z przystaniami i przycumowanymi jachtami. Wśród nich najbardziej charakterystyczne były płaskodenne jednostki z bocznymi drewnianymi mieczami.

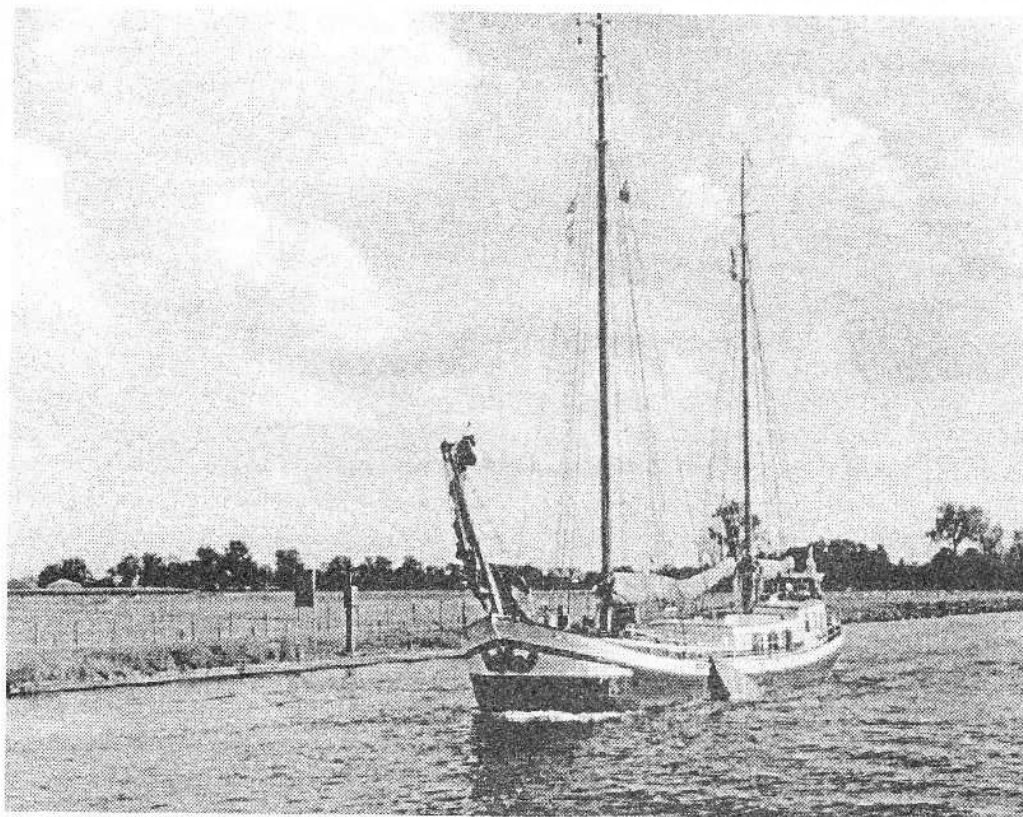
W Holandii jak i w Niemczech wielu ludzi żyje z wody. Ich barki, w większości to luksusowe mieszkania. Na nadbudówkach nawet najmniejszych jednostek stoją wysokiej klasy samochody osobowe. Statki wyposażone są w elektronikę ułatwiającą ich prowadzenie, zapewniającą bezpieczną żeglugę. Mogliśmy się przekonać o tym naocznie w Drachten, goszcząc na niemieckiej barce, na której pracował polski sternik **Krzysztof Mazur** z Bydgoszczy. W Europie Zachodniej pływanie barkami to od wieków rodzinny biznes (tak było kiedyś u nas). Dlatego nikogo nie dziwi, że kobieta kapitan dobija jednostką do nabrzeża, a mąż bosman pracuje przy cumach. Wodniactwo na Zachodzie to poważana profesja ważna dla narodowej gospodarki, dlate-



„Skrzyżowanie” Miteland Kanał z Wezerą

go nie można się dziwić, że pozdrawiali nas sympatycznym machnięciem ręki ludzie wypoczywający nad brzegami kanałów i rzek lub stojący na gankach widokowych znajdujących się na mostach.

Przechadzający się po ruchliwej ulicy Amsterdamu wysoki mężczyzna ubrany w skąpe skórzane slipy, wysokie buty na nikim nie robił żadnego wrażenia. U nas byłoby to nie do pomyślenia. Z ciekawości zaglądamy do słynnej dzielnicy Czerwonych Latarni, gdzie zza szyb kuszą wdziękami panienki wszelkich ras. Było na co popatrzeć, ale to uciecha nie na na-



Barka holenderska z ożaglowaniem

szą kieszeń. Uliczkami przelewają się tłumy turystów, ale rzadko który mężczyzna „ginie” w ich pokojach. Dzielnica ta jest rajem dla narkomanów. W sklepach można kupić narkotyki miękkie np. w postaci lizaków. Holandia to kraj rowerzystów, którym lepiej ustąpić, bo uważają się za „święte krowy”.

Kilka godzin spędziliśmy w Utrechcie. Okazały dworzec kolejowy stwarza wrażenie małego miasteczka, z którego można byłoby całe życie nie wychodzić. Należy jednak to zrobić, jeśli chce się oglądnąć malownicze Stare Miasto. Münster w Westfalii zwiedzaliśmy nocą. Przepiękne starówka tętniła życiem, nawet o drugiej w nocy. Zabytkowymi uliczkami spacerowali ludzie młodzi i starsi, pełne klienteli były uliczne kawiarenki. Obrazek, którego ze „świecą” by szukać w naszym kraju.

Zawsze chciałem zobaczyć największą rzekę Europy – Ren. Miałem taką możliwość. Ruch

na niej jak na warszawskiej Marszałkowskiej. Trudno połapać się jakie przepisy regulują poruszanie się po tej rzece. Bez przerwy w obu kierunkach pływają małe i duże barki, statki do 2000 ton nośności, ogromne pchacze typy Herkules. Jednostki poruszają się po Renie także nocą, jeśli są wyposażone w radary.

W dzień poprzedzający zakończenie rejsu zostaliśmy mile zaskoczeni przez Zygmunta Sztachere. Wyprawił nam pożegnanie. Kiedy wyszliśmy na pokład dopadł nasze nosy zapach kielbasy pieczonej na grilu. Znajomość przypieczętowaliśmy kieliszkiem naszej ulubionej greckiej wódki – Ouzo.

Obecnie obmyślam jak tu się znów wybrać na rzekę. Tegoroczne susze nie dają nadziei na zorganizowanie wodnej wyprawy. Być może, jeśli aura pozwoli, udam się w rejs statkiem rzecznym, w przyszłym roku.

Janusz Kajda

Janusz, ja Tobie opowiem...

Dwaj koledzy z cumujących w porcie Harlem burta w burtę „beemek” wyszli w sobotę na ląd. W pierwszym napotkanym barze siedli nad szklanką piwa amstel. Rozbawiła ich zabawa żołnierza, który grał w jednoosobowy bilard. Przy wygranej zamawiał sobie kieliszek (25g) wódki. Koledzy zaczęli między sobą podejmować zakłady: wygra-przegra o tej stawce co żołnierz. Chociaż żołnierz często przegrywał, koledzy zawsze byli wygrani. Kiedy zabawa przeciągała się, a pora była wczesna postanowili zobaczyć coś ciekawego w Holandii. Padło hasło: „maneken pis”! Pojechali do Amsterdamu i w poszukiwaniu „siusiąją-

cego” trafili na muzeum Rembrandta. Przy wyjściu spytali informatorkę muzeum o lokalizację „chłopaka”. Roześmiała się tylko serdecznie nic nie mówiąc. Choć napotykali różne cudeńka nie znaleźli go w Hadze, ani w Rotterdamie (w Holandii wszędzie blisko). Po powrocie do portu zajrzeli do encyklopedii i zaczęli obliczać wydatki podczas eskapady. Zostawili po drodze prawie po 4 diety. Przy oszczędnych wydatkach można byłoby z Warszawy przyjechać do Belgii i w Brukseli obejrzeć „siusiąjącego chłopaka”, a i drugi dzień byłby zdrowszy. Ale czy to jest to samo?

myk

Krótką historia szkolnictwa żeglugowego (2)

Był czerwiec 1953 roku. Dotychczasowy dyrektor (od 1947 r.) prywatnej, następnie Państwowej Szkoły Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, wielce dla jego rozwoju zasłużony Antoni Gregorkiewicz kończył pracę w szkole. Nie mogło się jeszcze spełnić jego marzenie, by w historii polskiego szkolnictwa żeglugi śródlądowej kształcenie przebiegało na poziomie średnim zakończonym egzaminem maturalnym. Jednak 1 września 1953 r. następuje

inauguracja czteroletniego Technikum Żeglugi Śródlądowej. Uczniowie rozpoczęli naukę na wydziałach służby pokładowej, obsługi maszyn statków rzecznych oraz eksploatacji portów i statków rzecznych.

Od kwietnia 1954 r. dzięki udostępnieniu szkole przez Żeglugę na Odrze barki parowej BP-52 rozpoczęły się zbiorowe praktyki zawodowe uczniów. Praktyki te przez wiele lat istnienia szkoły służyły zarówno podstawowemu

kształcenia praktycznemu, jak też były doskonałym narzędziem wychowania marynarzy i zespołowego działania.

1 września 1956 r. dyrektorem szkoły został Tadeusz Cieśla, prawdziwy twórca jego późniejszej potęgi, szkoły znanej w kraju i za granicą, będącą wizytówką i dumą Wrocławia.

W 1957 r. odbyły się pierwsze egzaminy dojrzałości uczniów TZŚ. Wśród pierwszych absolwentów był nieżyjący już niestety Marian Szwarz – nauczyciel nawigacji, wicedyrektor, uwielbiany przez uczniów wychowawca, przyjaciel młodzieży, ekspert żeglugi śródlądowej, związany z Technikum przez ponad 50 lat. Wspomnienia o inż. Marianie Szwarzu godne są osobnych publikacji. W roku 1958 do Wrocławia zostało przeniesione ze Szczecina Technikum Dróg Wodnych, szkoła przyjęła nazwę Technikum Żeglugi Śródlądowej i Gospodarki Wodnej.

W latach 1956–1969 z funduszy Ministerstwa Żeglugi nastąpiła rozbudowa Szkoły. Na prawie 7 ha terenu powstały: internat na 330 miejsc (1958), warsztaty szkolne (1964), dobudowano większy budynek szkolny (1966), aulę, salę gimnastyczną i kotłownię (1966), krytą pływalnię oraz stadion sportowy (1968). Dla realizacji zbiorowych praktyk zawodowych szkoła eksploatowała statki szkolne.

Ostatni absolwenci czteroletniego technikum opuścili szkołę w 1959. Odtąd nauka w szkole trwała 5 lat. Od 1960 r. rozpoczął się okres największego rozwoju szkoły. Perspektywa wprowadzenia do eksploatacji w żegludzie całych serii nowoczesnych statków stwarzała zapotrzebowanie na wysoko wykwalifikowaną i liczną kadrę. Powodowało to, że do klas pierwszych przyjmowano po 6 oddziałów, a nauka odbywała się na dwie zmiany. W roku 1968 odbyła się po raz pierwszy, wzorowana na przysiędze wojskowej uroczystość przyrzeczenia wszystkich uczniów szkoły. Przyrzeczenie klas pierwszych odbywało się corocznie aż do roku 1999, tj. roku naboru ostatniej klasy Technikum Żeglugi Śródlądowej.

1 września 1965 r. w miejsce oddzielnego kształcenia nawigatorów i mechaników wprowadzono specjalność żegluga śródlądowa (zawód: technik żeglugi śródlądowej). W szkole kształciło się w tym czasie ponad 1000 uczniów. W 20 lecie szkoły odbył się I Zjazd Absolwentów, zaś z okazji 25-lecia, w dniu 15 października 1972 r. szkoła otrzymała imię majora Henryka Sucharskiego.

Od Redakcji

Władze szkolnictwa we Wrocławiu zlikwidowały w 2002 roku Zespół Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej. Bractwo zapytuje, kto za tym stoi i w czyim interesie leży dokonanie tego barbarzyńskiego czynu?

Lata siedemdziesiąte obfitowały w liczne i długoletnie kontakty współpracy z podobnymi szkołami za granicą. Statek szkolny "Westerplatte II" odbył m.in. rejsy do Schëbeck i Decina oraz rejsy odrzańskie z uczniami z NRD, Czechosłowacji i Węgier. Z kolei uczniowie szkoły wrocławskiej mieli okazję odbyć rejs po Dunaju na węgierskim statku szkolnym „Buda”. W 1977 r. odbył się II Zjazd Absolwentów. W 1978 r. szkoła przyjęła nazwę Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej kształcąc zarówno techników, jak i marynarzy oraz stoczniovców na poziomie zasadniczej szkoły zawodowej.

W 1987 roku odbył się III Zjazd Absolwentów. Lata osiemdziesiąte i dziewięćdziesiąte to obok wielu sukcesów także pasmo trudności wynikających z okoliczności, na które szkoła nie miała wpływu. Między innymi ze względu na decyzję Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej o kształceniu techników żeglugi śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu oraz Nakle n/Notecią nastąpiło w szkole we Wrocławiu zmniejszenie liczby uczniów kształcących się w tym zawodzie.

Ostatni dyrektor szkoły Hubert Adamczyk (1992–2002) wprowadził naukę nowych w szkole zawodów: technik budownictwa wodnego i technik ochrony środowiska. W szkole pojawiły się dziewczęta, co dla wielu było nie lada szokiem. Zaplanowane uroczyste obchody 50-lecia szkoły miały się składać z dwóch części. Część pierwsza odbyła się w maju 1997 r., druga część IV zjazdu miała się odbyć po wakacjach. Tragiczna powódź 1997 roku, która nie ominęła szkoły, nie pozwoliła spotkać się absolwentom. Toteż IV Zjazd odbył się dopiero w kwietniu 2002 roku, w 55-lecie istnienia szkoły. Było już wtedy wiadomo, że władze samorządowe Wrocławia podjęły decyzję:

wygasić!

Henryk Pierchała

Zapiski o Odrze i żegludze odrzańskiej

Część III. Jak żeglowano na Odrze

Wielkie rzeki od najdawniejszych czasów przyciągały osadnictwo z wielu względów. Były one naturalnym zbiornikiem żywności (połów ryb), wygodnymi szlakami komunikacji (spław płodów rolnych i leśnych) oraz naturalnym zapleczem życia kulturalnego, gospodarczego. Tak działo się również nad Wisłą i Odrą. Ale losy tych rzek układały się odmiennie na przestrzeni dziejów.

Bieg Odry podzielony był na trzy państwa. Płynęła przez czeski, a później cesarski Śląsk, elektorską Brandenburgię i udzielne Pomorze. Dopiero XVIII wiek skupił całe Nadodrze w jednym ręku – pruskim. A więc gdy Wisła w wyniku zaborów została podzielona granicami Austrii, Rosji i Prus Odra granic się pozbyła.

Podziały te miały duży wpływ na intensywność transportu rzeczno, jak również na rozwój typów statków. Gierszewski we wspomnianej książce „Wisła w dziejach Polski” opisuje całościowo zagadnienia związane z żegluga na przestrzeni dziejów. Wymienia typy statków transportowych w XVII w. z podaniem ładowności w łasztach [1 łaszt to ok. 2 tony] *szkuta* (48), *dobas* (24), *komięga* (25), *byk* (13), *galar* (10), *koza* (8), *łyżwa* (7), m.in. w tym opracowaniu znajduje się wzmianka, że szkuta odrzańska była nieco większa. Tego rodzaju opracowania dla Odry jest brak. Ze źródeł historycznych wiemy o żegludze z dokumentu księcia śląskiego Henryka Brodatego z 15 kwietnia 1211 r., w którym nadaje on klasztorowi cystersów w Lubiążu przywilej wolnego od cła przejazdu dwóch statków z solą i śledziami w roku. W tym roku książę Władysław Odoniec nadaje mnichom lubiąskim taki sam przywilej na odcinku Odry od Głogowa po ujście Obry. Podobne nadanie w 1214 r. otrzymuje klasztor klarysek w Trzebnicy od książąt zachodniopomorskich Bolesława II i Kazimierza II. Jeszcze raz Henryk Brodaty w 1226 r. nadaje szpitalowi św. Ducha we Wrocławiu (rejon dzisiejszej hali targowej) przywilej na swobodny spław Odrą drewna z lasów książęcych. Świadczy to o znaczeniu transportu wodnego na Odrze.

Jeśli chodzi o budowanie drogi wodnej na Odrze jest doskonała książka Hermanna *Der Entwicklung der Oder von Natur- zum Kulturstrom*. Podaje on, że tak dawno jak istnieje żegluga były skargi na złą drogę wodną. Znane jest i często powtarzane w różnych publikacjach jego określenie „przed łodziami mnichów z Lubiąża... jechali na koniach w rzece pachółkowie, którzy mieli trudne zadanie wytyczania nurtu wiechami”. Nie da się zaprzeczyć, że w pewnych okolicznościach i miejscach tak mogło być. Zły stan drogi wodnej to przede wszystkim wylaniające się z dna rzeki pnie drzew. Na tych pniach niewidocznych pod zwierciadłem wody konie potłamałyby kopyta. Dlatego najbliższe rzeczywistości jest opisanie Gierszewskiego „retman płynął przed flotyllą na łódce, oznaczał tor wodny i sternikowi sygnalizował mielizny”.

U Hermanna możemy zorientować się, jak w miarę oceny politycznej i postępu myśli technicznej i jej zastosowania powiększała się nośność statków [cetnary/tony]:

XIII–XVIII wiek	200 / 10
1842	1500 / 75
1860	1800 / 90
1874	3000 / 150
1880	3500 / 175
1883	5000 / 250
1887	8000 / 400

W roku 1897 zbudowany został we Wrocławiu Kanał Miejski (Großshiffahrt), od którego śluz Szczytniki i Miejska o wymiarach 55,0×9,6 m umożliwiających przejście barek o nośności 500 ton, wynika nazwa barki typu „wrocławka”. Wiek XIX wprowadził najnowszą technikę w żegludze. Pierwsze statki parowe z pędnikiem kołowym od roku 1838 pływają na trasie Wrocław–Hamburg, a od 1848 Frankfurt–Szczecin. Pierwszy statek z pędnikiem śrubowym wchodzi na Odrę w 1859 r. Rozwój przemysłu Górnego Śląska powoduje intensyfikację przewozów wodnych, a tym samym wymusił poprawę stanu drogi wodnej, w tym kanalizację górnego odcinka Odry. Rozpoczęła się era pociągów holowniczych.

Marian Kosicki

Korespondencje prosimy kierować na adres: Marian Kosicki, tel. dom. (71) 321 45 86, kom. 506 814 245
H/P „Nadbór”, Górny awanport śluz Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@pwr.wroc.pl; http://www.nadbor.pwr.wroc.pl „Bractwo Mokrego Pokładu”
red. techn. Marek Battek

Mecenasi Biuletynu: Browary Dolnośląskie „PIAST”; ODRATRANS S.A.; NAVICENTRUM Sp. z o.o.; RZGW Wrocław