

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn Nr 5

styczeń 2004 r.

Jesteśmy w Nowym Roku 2004

Zwykle z okazji Nowego Roku składamy sobie życzenia. Są to najczęściej życzenia stereotypowe, takie jak wszystkiego najlepszego, szczęścia, zdrowia itd. Najpiękniejszym życzeniem jednak jest to, które mówi o spełnieniu marzeń. Każdy ma swoje marzenia ukryte w głębi serca i nie zawsze chce je innym ujawniać. A więc w nadchodzącym roku niech się one spełnią wszystkim ludziom dobrej woli, a szczególnie Braciom na mokrym pokładzie.

Redakcja Biuletynu

Co działo się w latach zakończonych cyfrą 4 w historii Polski?

Oto niektóre z nich

- 844 – W dziele Opis grodów i ziem z północnej strony Dunaju tzw. Geograf bawarski wymienia m.in. Goplan i Łędzian (nazwa od „łęda” – pole nieuprawne), później zwanych Polanami.
- 1004 – Wezwany przez niektórych panów czeskich, niezadowolonych z rządów księcia Bolesława III Rudego, Bolesław Chrobry zajmuje Pragę i obejmuje panowanie nad Czechami.
- 1034 – Umiera król Mieszko II.
- 1054 – Na zjeździe w Kwedlinburgu cesarz Henryk III uznaje przynależność Śląska do Polski.
- 1134 – Bolesław Krzywousty miesza się do wojny domowej między pretendencjami do tronu na Węgrzech, popierając przeciwników wpływów niemieckich.
- 1194 – Umiera król Kazimierz Sprawiedliwy (syn Bolesława Krzywoustego).
- 1274 – Wrocław otrzymuje przywilej bezwzględności prawa składu
- 1304 – Powrót Władysława Łokietka z wygnania.
- 1364 – Zjazd monarchów w Krakowie. Kazimierz Wielki rozjemcą w sporze między królem węgierskim Ludwikiem, a cesarzem Karolem IV.
- 1384 – Jadwiga, córka Ludwika Węgierskiego, królową Polski.
- 1410 – (mimo wszystko jest czwórka)
- 1424 – Król Władysław Jagiełło wydaje edykt wileński uznający zasady husyckie za zbrodnicze.
- 1434 – Śmierć króla Władysława Jagiełły.
- 1444 – Król Władysław III, syn Władysława Jagiełły ginie w bitwie pod Warną.
- 1454 – Początek wojny trzynastoletniej z zakonem krzyżackim.
- 1574 – Potajemna ucieczka króla Henryka Walezego do Francji.
- 1674 – Jan III Sobieski królem Polski
- 1684 – Liga Święta – przymierze Polski, Austrii, Wenecji i papieża przeciwko Turcji.
- 1704 – Stanisław Leszczyński królem Polski.
- 1764 – Stanisław August Poniatowski królem Polski.
- 1794 – Przysięga Kościuszki na Rynku krakowskim; Uniwersał połaniecki. Zwycięska bitwa Kościuszki pod Raclawicami i klęska pod Maciejowicami. Rzeź Pragi przez wojska carskie pod dowództwem gen. Suworowa.
- 1814 – Kongres Wiedeński.
- 1864 – Stracenie na stokach Cytadeli Romualda Traugutta.
- 1914 – Wybuch I wojny światowej. Wymarsz I Brygady z Oleandrów.
- 1934 – Utworzenie obozu koncentracyjnego w Berezie Kartuskiej.
- 1944 – Bitwa pod Monte Cassino. Wybuch Powstania Warszawskiego.
- 2004 – Istnieje (od 2002 r.) i wciąż się rozwija Bractwo Mokrego Pokładu.

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

Barka kanałowa „Ż-2107”

W 2003 r. Fundacja Otwartego Muzeum Techniki zakupiła od Żeglugi Bydgoskiej SA barkę krytą, towarową, kanałówkę typu „noteckiego”, zbudowaną w Niemczech w 1936 r. (w konstrukcji stalowej, nitowanej), wpisaną do rejestru administracyjnego polskich statków śródlądowych pod nr. Bg-III-54. W grudniu 2003 r. Fundacja skierowała jednostkę do remontu, zlecając wykonanie tego zadania stoczni Nowa Porta w Szczecinie. Po przyjeździe do Wrocławia, na barce urządzona zostanie stała ekspozycja niezwykłych fotogramów kmdr Mieczysława Wróblewskiego „Życie na Odrze w latach 50. XX w.” oraz kawiarnia, sale audio-wizualne i konferencyjne.

Fundacja poszukuje partnerów, którzy zechcieliby, realizując ten program, prowadzić na barce własną działalność gospodarczą (kawiarnia), czynszem dzierżawnym przysparzając Fundacji środków niezbędnych dla wykonania remontu i ochrony zabytku.

Conieco, chociaż wciąż zbyt mało, wiemy już o historii barki. Holowana, przez ponad pół wieku, transportowała towary na szlaku Kanału Bydgoskiego, docierała do Odry, Wartą do Poznania i Wisłą do Gdańska.

Najstarsze dotyczące naszej barki zapisy znaleźliśmy w Księżce Głównej Remontów, której fragmenty do grudnia 2003 r. spoczywały na jej pokładzie. 18 kwietnia 1955 r. szyper odnotował wymianę – w stoczni Chełmno – poszycia lewej burty przy dziobie – nakazanego w 1954 r., naprawę polera przy prawej burcie, remont skorodowanej rury łańcucha kotwicznego na prawej burcie rufy. Wiosną 1958 odnotował uszkodzenia poszycia wewnętrznego kajut (zgniłe deski i płyty), z 12 marca 1958 r. pochodzi nota o uszkodzeniu płetwy sterowej



Barka kanałowa

w lodach w Gdańsku – płetwa została pogięta a deski uszkodzone. Interesującą jest notatka z 23 kwietnia 1958 r. mówiąca o potrzebie naprawy drewnianego przekrycia nad ładowniami (forderki) lub jego wymiany na żelazny – „tak jak się obiecuje”. Temu życzeniu stało się w końcu zadość, ładownie przykryto blachą falistą.

Śledząc zapisy w odnalezionych również w grudniu 2003 r. na pokładzie barki niekompletnych Księżkach Inspekcji Statku dowiadujemy się, że w czasie kontroli przeprowadzonej 23.05.1981 inspektor Waldemar Danielewicz zastał na jednostce „ogólny nieporządek. Szyper w stanie nietrzeźwym”. We wnioskach pokontrolnych łaskawie zalecił „doprowadzić barkę do porządku”. Co najmniej od 1984 r. szyperem był Tadeusz Juszcak. W roli marynarzy pływali z nim m.in. Janusz Schulz, Roman Wysocki i Mariusz Miłkowski. Krypa przysparzała szyprowi wielu kłopotów. 5.04.1984 przeprowadził próbny alarm ratunkowy „człowiek za burtą”, którego zapis opatrzył w Księżce Inspekcji Statku adnotacją „szmelc”, podobną ocenę zyskał osprzęt pokładowy po przeprowadzeniu 3.04.1984 r. próbnego alarmu awaryjnego – zakładaniu z bosmanem poduszki (stempla awaryjnego).

Ostatni przegląd dla odnowienia klasy Polski Rejestr Statków przeprowadził we wrześniu 1986 r. Ważność Świadczenia Klasy (nr 320048) ustała w marcu 1989 r. 7 maja 1990 r. Kierownik Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy wydał jednorazowe zezwolenie na przejście barki z Czarnkowa do Szczecina. Wg. oświadczenia dyrektora PP Żegluga Bydgoska obiekt był sprawny technicznie, po remoncie klasowym w Bazie Remontowej Czarnków. Po przeprowadzeniu barki do Szczecina została ona zacumowana na rz. Parnica, przy nabrzeżu Śląskim, w rejonie straży pożarnej.

15 czerwca 1990 r. w Szczecinie szyper Tadeusz Juszcak komisyjnie przekazał barkę Józefowi Surmie. 27 czerwca 1990 r. dyrektor Żeglugi Bydgoskiej Mieczysław Kozłowski podpisał umowę z załogą barki – Józefem Surmą i marynarzem Andrzejem Chojnackim, o wspólnej odpowiedzialności materialnej za mienie znajdujące się na barce – materiał, osprzęt statkowy, części zapasowe maszyn i inne, w tym i za sprzęt hotelowy. Tego dnia utworzony zo-

stał na barce magazyn części pomocniczych osprzętu, materiałów i osprzętowych depozytów statkowych. Na barce urządzono również pomieszczenie hotelowe na 8 miejsc dla pracowników Żeglugi Bydgoskiej adaptując dla tego celu ładownię rufową. Załoga barki, dowodzonej do 1998 r. przez Józefa Surmę (a przewinęli się przez jej pokład m.in. Andrzej Chojnacki, Mirosław Górecki, Eugeniusz Sójka, Andrzej Podgórecki, Józef Majer, Janusz Nowicki, Jan Stępień, Jan Kończak oraz Józef Janczarek), sprawowała również dozór jednostek Żeglugi Bydgoskiej na postoju. W tych rolach barka była eksploatowana co najmniej do 1998 r. Później zrezygnowano z jej eksploatacji, tym bardziej, że w międzyczasie, w trakcie manewru przy nabrzeżu, przebito w kilku punktach dno. Pro wizorycznie je zabezpieczono, wyprowadzono barkę z Parnicy i oparto ją na skarpie nabrzeża Regalicy. Tam też ją odnaleźliśmy i z wielkimi emocjami (zatonie, nie zatonie) załoga Bizona-104 pod kapitanem Zygmuntem Szczerkiem. przeprowadziła ją 20 grudnia do stoczni. Sta nęła na pochylni i rodzi się na nowo, wzboga cając flotyllę Fundacji o trzecią zabytkową jed nostkę.

Fundacja i Fanklub dziękują w tym miejscu szczecińskiej placówce Polskiego Rejestru Statków i Urzędowi Żeglugi Śródlądowej, jego dy rektorowi, absolwentowi wrocławskiego Tech nikum Żeglugi Śródlądowej, Zdzisławowi Mo ryniowi, za zrozumienie i litość nad „złomem”, który bez ich pomocy i „odwróconego wzroku” do końca świata spoczywałby na Regalicy, bu dząc po wiekach radość archeologów. Dowód



Kpt. Marian Kosicki i Grzegorz Łuzny oswajają barkę

hartu dał również kapitan Bizona, tym bardziej, że drugi pchacz zagubił się gdzieś wśród fal Parnicy, Regalicy, Odry szczecińskiej, hartu tym większego, że postawiliśmy przed nim trudne zadanie – co jak co, to zabytek musi dotrzeć do stoczni a jeśli coś ma tonąć to co najwyżej pchacz. Operacja zakończyła się sukcesem, byliśmy pewni, że bogowie zabytków nad nią czuwają.

Dane techniczne:

długość 41,78 m
szerokość 4,77 m
wysokość burty 1,94 m
wys. do najwyższej nierozbieralnej części nadbudówki 3,15 m
zanurzenie bez ładunku 0,437 m
największe dopuszczalne zanurzenie 1,74 m
wolna burta 200 mm
nośność 254 t

Stanisław Januszewski

Jazy Świętego Macieja

Zespół budowli hydrotechnicznych, przegradzających Odrę Południową (tuż przy ulicy Grodzkiej) wchodzących w skład Stopnia Górnego (Piaskowego) Śródmiejskiego Węzła Wodnego.

Patrząc na rzekę od strony ulicy Grodzkiej (spod dawnej linii podwójnych murów obronnych) widzimy od lewej:

- jaz stały (pod mostem Tamka)
- przepławkę dla ryb
- jaz ruchomy– zasuwowy
- jaz stały

Powyżej obecnego jazu (na wysokości mostu Tamka) funkcjonowały młyny Świętego

Macieja. Jaz właściwy na odnodze opływającej wyspę Tamkę od płn.-wschodu, zwany tamą Świętego Macieja wielokrotnie przebudowywano i umacniano. Obecny kształt budowle uzyskały w 1900 roku– podczas ostatniej przebudowy. W miejscu dawnych młynów założono jaz iglicowy przed mostem na Tamkę (po drugiej wojnie światowej rozebrany, a obecnie wart odtworzenia). Tu rzeka ma najwartyjszy nurt na całym stopniu wodnym.

Uwagę zwraca mechanizm wyciągowy zasuwowy oraz komorowa przepławka dla ryb – jedna z pierwszych na Odrze – do dziś jest standardowym rozwiązaniem na stopniach wod-

nych rzek Europy. Tu zbudowana z granitowych ciosów kamiennych z drewnianymi zastawkami wewnątrz.

Między dawnymi młynami, ulicą Grodzką a rzeką, znajdował się w średniowieczu most Świętego Macieja (tzw. „Nowy”, a drugi w mieście). Zwany był też „kunsztem kocim”.

Budowle hydrotechniczne Świętego Macieja wraz z przyległymi murami, remontowano

w latach 50. oraz na przełomie lat 80. i 90. dwudziestego wieku. Szczególnie ten ostatni remont kapitalny nie tylko podniósł walory krajobrazowe tego miejsca, ale głównie podniósł bezpieczeństwo powodziowe oraz poprawił stateczność, często XVI- i XVII-wiecznych fundamentów i murów oporowych ulicy Grodzkiej.

Ryszard Majewicz

Przegląd obiektów pływających zaprojektowanych w Biurze Projektów i wybudowanych w polskich stoczniach

Opracowanie konstrukcji barek holowanych i holowników wiąże się z początkowym okresem istnienia Biura Konstrukcyjnego Taboru Rzecznego. Jest to zrozumiałe, gdyż zapotrze-

bowanie żegluga na ten rodzaj taboru występowało w pierwszych latach po wojnie. W poniższej tabeli ujęto barki i holowniki zaprojektowane i wybudowane w tym okresie.

HOLOWNIKI I BARKI HOLOWANE

Typ statku	Rejon pływania	Przeznaczenie obiektu	Armator	Stocznia budująca	Wymiary główne $L \times B \times H \times T$ [m]	Moc silnika [KM]	Nośność [ton]
Barka „Wielka Wrocławka”	Odra	Przewóz ładunków masowych	Żegluga na Odrze	Stocznia Odra we Wrocławiu	57×8,2×2,2×1,85		500÷580
Holownik HP-250 Me	Odra	Holowanie barek	Żegluga na Odrze	Kozielska Stocznia Rieczna	28 x 6,06×2,10×1,3	250	–
Holownik 300 KM	Odra Wisła	Holowanie barek, szaland itp.	Żegluga na Odrze, Żegluga Bydgoska	Głogowska Stocznia Rieczna	21,89×5,45×1,3×0,8	2×300	–
Barka „Czerniakowska”	Wisła i dopływy	Transport ładunków masowych i magazynowanie	Żegluga Krakowska, Rejon Dróg Wodnych	Krakowska Stocznia Rieczna, Kozielska Stocznia Rieczna	34×6,6×1,2×0,8	–	125
Holownik „Kruszywiak”	Odra i Zalew Szczeciński	Holowanie barek, szaland, pogłębiarek itp.	Przedsiębiorstwo Kruszyw Mineralnych	Remontowa Stocznia Morska Gdynia	28×7,06×2,4×1,35	1×400	–
Holownik HG-300	Zalew Szczeciński, Port Świnoujście	Holowanie szaland, dźwigów portowych itp.	Zarząd Portu Szczecin	Tczewska Stocznia Rieczna	19,2×6,6×2,4×1,7	1×300	–

Holownik 300KM

Był to holownik o konstrukcji całkowicie spawanej, charakteryzujący się małymi gabarytami, lekkością konstrukcji, stosunkowo dużą mocą i małym zanurzeniem. Wyposażony był w dwa silniki wysokoobrotowe, 4-suwowe, 6-cylindrowe, wysokoprężne „Wola DM-150”

o mocy 150 KM każdy. Napęd stanowiły 2 śruby napędowe, pracujące w dyszach Korta, pobierające moc z silnika za pomocą przekładni nawrotnej o przełożeniu 3:1. Holownik posiadał pomieszczenie dla 9 osób. Wybudowano 20 holowników, kilka z nich eksportowano, a reszta jest eksploatowana do chwili obecnej na Odrze i Dolnej Wiśle.

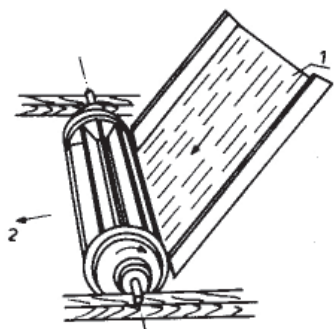
Wielka Wrocławka

Była to barka o nośności 560 ton, przeznaczona do przewozów ładunków masowych i drobnicy w pociągach holowniczych. Barka posiadała 3 ładownie kryte. Pomieszczenie załogowe składało się z mieszkania rodzinnego sternika i kabin dla 6 samotnych członków załogi. Barka „Wielka Wrocławka” wzorowana

była na podobnych barkach, zbudowanych przed II wojną światową, lecz przeszła gruntowną modernizację, polegającą na usunięciu drewnianego dna, zastąpieniu konstrukcji nitowanej, spawaną, polepszeniu warunków bytowych załogi oraz zastąpieniu steru wahadłowego, sterem zrównoważonym. Wychylnym za pomocą maszyny sterowej.

Rozwój energetyki wodnej

Pierwszą maszyną napędową, która zastąpiła siłę mięśni ludzkich, a następnie zwierząt było koło wodne. Pierwsze koła wodne o wale poziomym istniały już w I w. p.n.e. na terenach cesarstwa rzymskiego. Na początku służyły one do czerpania wody oraz do mielenia zbóż. Rozpowszechnienie kół wodnych oraz stałe ich ulepszanie dało początek tzw. I rewolucji prze-

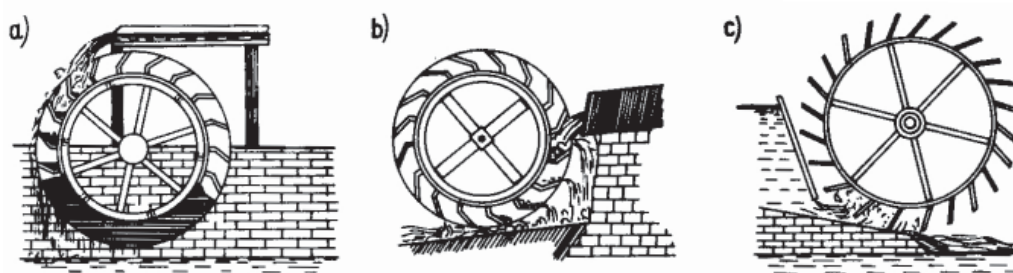


Koło wodne „Wałaska”. 1 – rynna doprowadzająca wodę, 2 – odprowadzenie wody

dwiema łodziami, w ruch wprowadzał je prąd wody w rzece. Koła wodne napędzały najróżniejsze urządzenia w zakładach przetwórczych. Pod koniec średniowiecza koła wodne stały się najważniejszym źródłem mocy mechanicznej, osiągały moc kilkudziesięciu kilowatów.

Dalszy rozwój silników wodnych jest już ściśle związany z turbinami wodnymi. Podstawą ich rozwoju były prace teoretyczne D. Bernoulliego (1730 r.) i L. Eulera. Powstały kolejno turbiny wodne: Fourneyrona (1827) z promieniowym przepływem wody, Girarda (1853) o przepływie osiowym, Henschla (1841) ze stożkową rurą ssawną, zwaną też turbiną Jonvela.

Wielkim przełomem w rozwoju reakcyjnych turbin wodnych datuje się od 1849 r., w którym J.B. Francis wynalazł nowy typ turbiny o przepływie osiowopromienistym. Pierwsze turbiny Francis'a miały nieruchome łopatki, a dopiero po wprowadzeniu przez Finka aparatu kierowniczego z przestawnymi łopatkami umożli-

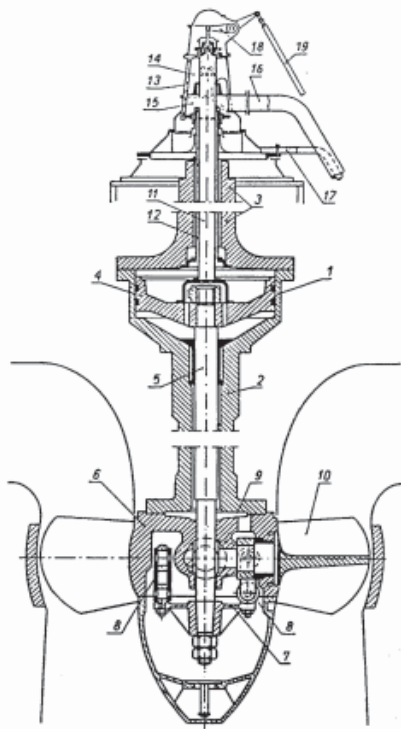


Koła wodne o wale poziomym: a) nasiębierne, b) śródsiębierne, c) podsiębierne

mysłowej. Rozróżnia się koła wodne nasiębierne, śródsiębierne, podsiębierne. Na Podhalu spotykać można spotkać inny typ koła wodnego zwane „Wałaską” (H. Jost, „Ludowe urządzenia energetyczne o napędzie wodnym na Podhalu, 1978)

Specjalną odmianą koła wodnego podsiębiernego było koło wodne zamontowane pomiędzy połączonymi ze sobą zakotwiczonymi

wiającymi dokonywanie regulacji oddawanej mocy uzyskano wysokie sprawności przy szerokim zakresie obciążeń. Ten typ turbiny jest do dnia dzisiejszego powszechnie stosowanym rozwiązaniem dla średnich spadów. W roku 1884 Pelton wynalazł turbinę akcyjną stosowaną do wysokich spadów wody, na ogół powyżej 300 m i dlatego jest ona rzadko stosowana.

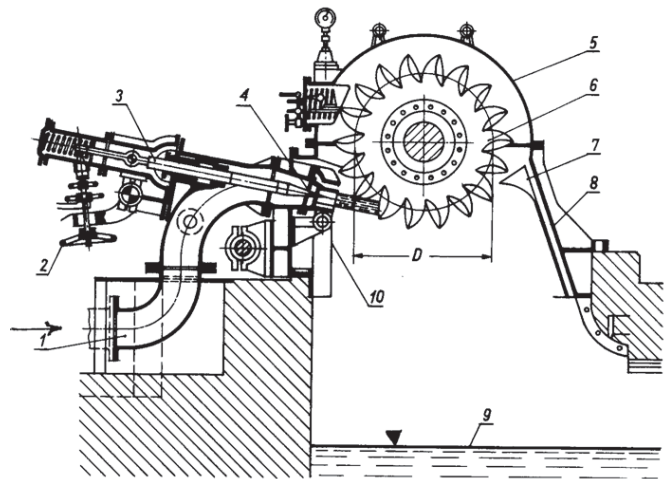


Turbina Kaplana. 1 – serwomotor wirnika, 2 – wał turbiny, 3 – wał generatora, 4 – tłok serwomotoru, 5 – drąg regulacyjny, 6 – piasta wirnika, 7 – krzyżak, 8 – łącznik, 9 – dźwignia łopatk, 10 – łopata wirnika, 11 i 12 – rury olejowe, 13 – głowica olejowa, 14 i 15 – komory olejowe, 16 – rury oleju regulacyjnego, 17 – rura odprowadzająca przecieki, 18 – dźwignia odwodzenia, 19 – drążek odwodzenia

Olbrzymim postępowaniem w budowie turbin wodnych był wynalazek W. Kaplana (1918), który opracował wirnik typu śmigłowego z

Janusz, ja Tobie opowiem...

Przechadzając się po Amsterdamzie Jurek z Waldkiem znaleźli się w pobliżu hotelu „Krasnopolski”. Krótkie wahanie i decyzja – idziemy na ulicę z czerwonymi latarniami. Przeczesał kieszenie i Jurek resztki guldenów przekazał Waldkowi, jako że ten słynął z oglądania każdego pieniążka na cztery strony przed wydatkowaniem, po prostu kutwa. Wybrali niewielką restauracyjkę i siedli przy stoliku. Zbliżało się południe, więc było pusto. Pod ścianami jednak siedziały dyżurne panie. Kelner zjawił się niemal natychmiast. „Dwa piwa” – zamówił Waldek, który znał bardzo dobrze język niemiecki, który w Holandii jest powszechnie używany. Piwa znalazły się błyskawicznie na stoliku i kelner zapytał, czy panowie zechcą mieć towarzystwo. Waldek zapłacił za piwo i wskazał na jedną z pań, Jurek na drugą i kelner przywołał je gestem. Panie z wdziękiem zajęły miejsca, a kelner zapytał czy panowie serwują coś towarzyszkom. Waldek dyskretnie przemieszczał bilon w kieszeni i zamówił dwie



Turbina Peltona. 1 – rurociąg doprowadzający, 2 – sterowanie ręczne, 3 – urządzenie przesuwające iglicę, 4 – dysza z iglicą, 5 – osłona wirnika, 6 – wirnik turbiny, 7 – odcinacz wody, 8 – korpus turbiny, 9 – kanał odpływowy, 10 – odchylacz strumienia

przestawnymi łopatkami wirnika współpracujący z regulowanym aparatem kierowniczym. Rozwiązanie to, dzięki podwójnej regulacji, charakteryzuje się bardzo wysokimi sprawnościami w zakresie obciążeń od 20 do 100 m spadku oraz odpowiednio dużymi przelęgami szczególnie przy niezbyt wysokich spadach. Ten typ wirników, stosowanych w najróżniejszych układach, jest najbardziej rozpowszechnionym typem turbin dla niskich spadów.

Emil Pacześniak

wódki. Od razu zapłacił. Popijali piwo, panie sączyły wódkę. Chile mijały i jedna z pań wskazując na drewniane schody prowadzące na piętro zaproponowała wspólne spędzenie czasu. „A za ile?” – zapytał Waldek. „Czterdzieści guldenów” – padła odpowiedź. Otrzymywali osiem guldenów diety na dobę, więc kwota ta wydawała się Waldkowi tak nieprawdopodobnie wielka, że wrzasnął: „Musiałabyś być królową Julianną!”. To był okropny błąd, w krajach monarchistycznych o osobach panujących nie wolno źle się wyrażać. Panie coś krzyknęły, a Jurek później tłumaczył „fyftak fajftak”. Co się potem działo! Wszystkie panie dyżurne ruszyły na nich. Szczęściem udało się im skoczyć do wyjścia. Cicha dotychczas uliczka zabrzmiała wrzaskami. A oni pędzili na czele narastającej grupy goniących, zupełnie jak na włoskim filmie. Szczęśliwie udało im się zbiec, ale największe szczęście mieli, że rachunek był zapłacony. Dzięki Waldkowi.

myk

Kronika Bractwa Mokrego Pokładu

16 stycznia br. nasz Członek, **dr Józef Burka** kończy 80 lat. Wieloletni dyrektor w Żegludzie na Odrze, kierownik pracowni w NAVI-CENTRUM, wykładowca w Technikum Żeglugi Śródlądowej. Zawsze życzliwy dla swych pra-

cowników, dobry ich nauczyciel, niezmiernie cieszący się ich osiągnięciami. Józiu, życzymy Ci spełnienia marzeń oraz sukcesów przez nadchodzące 20 lat, aby potem długo cieszyć się życiem wraz z nami na pokładzie *Nadbora*.

Chłopcy po szkole żeglugi śródlądowej

1. Faron Ryszard, aktor.
2. Deniusz Zbigniew i Bogumił Zenon (spółka), „TRANSBODE” – trzeci co wielkości armator żeglugi śródlądowej w Polsce.
3. Franciszkiwicz Edward, kierownik Kanału Augustowskiego.
4. Hawryluk Tadeusz, st. bosm., bosman okrętowy na niszczycielu ORP „Wicher”.
5. Hopfer Jerzy, poseł.
6. Kołakowski Roman, dyrektor festiwalu „Przegląd piosenki autorskiej”, poeta, śpiewak, czyli trubadur...
7. Kowalczyk Rudolf, dyrektor Stoczni Koźle.
8. Kubiszewski Tadeusz, kmdr., Główny Kwatermistrz Marynarki Wojennej.
9. Kufel Tadeusz, poseł.
10. Latała Zbigniew, współwłaściciel „białej floty” w Gdańsku.
11. Lejda Stanisław, redaktor gazety „Słowo Polskie”
12. Jerzy Lipiński, kmdr por., Dowódca Dywizjonu Trałowców.
13. Marcinkowski Wiesław, armator tankowców na Renie.
14. Markocki Józef, mim, dyrektor Teatru Pantomimy.
15. Moryń Zdzisław, dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.
16. Moskwa Tadeusz, kmdr., d-ca niszczyciela ORP „Grom”.
17. Mielczarek Waldemar, dziennikarz, Warszawa.
18. Nęcki Jerzy, z-ca KG MO.
19. Onderko Roman, kpt. ż. w., kapitan portu Świnoujście.

Od Redakcji

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

20. Orzeł Lucjan, studia na filologii polskiej w RFN, profesor Uniwersytetu w Heidelbergu.

21. Oszczyda Kazimierz, płk. policji, naczelnik wydziału KW we Wrocławiu ds. przestępstw gospodarczych.

22. Pawełek Arkadiusz, globtroter, próba przepłynięcia Atlantyku szalupą.

23. Sokołowski Jan, profesor Uniwersytetu Wrocławskiego.

24. Theda Jerzy, kpt. ż. w., pływa pod banderą RFN.

25. Vonau Jerzy, dyrektor Departamentu Prawnego Ministerstwa Komunikacji; przedstawiciel Polski w British Corporation Lloyd Bureau of Shipping w Londynie.

26. Wysota Kazimierz, aktor.

27. Ryszard Zbrzyzny, poseł.

Do stanu duchownego wstąpili: Dariusz Grządziel, Janusz Kamionka, Robert Siarkiewicz.

Powyższa bardzo skrótowa lista absolwentów Szkoły Żeglugi, którzy osiągnęli pewien wyższy stopień od marynarza. Została sporządzona bardzo szybko, bez możliwości przeprowadzenia szerszego rozpoznania. Chodziło o to, aby w jakiś sposób zamknąć krótką historię szkolnictwa żeglugowego. Zdajemy z tego sprawę, że posiadać może duże braki. Zwracamy się do wszystkich czytelników o przekazywanie informacji o sukcesach swoich kolegów.

Redakcja

Przychodzi kandydat na mistrza do burmistrza

– Panie burmistrz, zrób mnie pan kuratorem-dyrektorem.

– A po cóż to panu? Po cóż?

– Bo kurator-dyrektor może zamknąć jak zechce.

– A kogóż to pan chce zamykać? Kogóż?

– Na przykład szkołę bez słuchania kogokolwiek i cokolwiek powie. Ot co!

myk

Zapiski o Odrze i żegludze odrzańskiej

Część V. Usuwanie jazów

Koła wodne obracając się przez długie lata średniowiecza stanowiły napęd kuźni, foluszy, tartaków, wodociągów, a przede wszystkim młynów. Aby koła mogły się obracać budowano jazy spiętrzające wodę. Transport wodny w owych czasach odgrywał znaczącą rolę, a jazy stanowiły przeszkodę dla żeglugi. Z tego powodu, poczynając od 1339 r. wydawane były nakazy, powtarzane aż do XVIII w. o usuwanie jazów bądź budowy przy jazach służących żeglugowym. Częste ich powtarzanie może oznaczać, że nie były w pełni wykonywane. Świadczy to o tym, że branża młynarska trzymała się mocno.

Ponadto na Odrze środkowej i dolnej utrudnienie stwarzały młyny pływające. Ustawiane były w nurcie i cumowane do potężnych pali wbitych w dno. Jeden z takich młynów stał pod Czelinem (km 639,8 – pierwszy słup graniczny na Odrze w 1945 r.).

Na Odrze dolnej przeszkodę dla żeglugi stanowiły również jazy (zastawki) węgorzowe. Stawiane były raz na lewym, raz na prawym brzegu i połączone były z lądem za pomocą dragów. Statki musiały je objeżdżać. Wywołane przez nie spiętrzenie było niewielkie, lecz przeszkodę stanowiły dużą. Właściciele przeciwstawiali się likwidacji opierając swoje prawo na „*possesio immemorialis*”. W obecnym czasie podobne utrudnienie stwarzają alchamy. Są to sieci zastawne ustawiane od brzegu na 1/3 szerokość koryta. Ustawianie ich obecnie podporządkowane jest jednak przepisom żeglugowym, nie stwarza to więc większych utrudnień żeglugowych.

Właściciele jazów stawiając opór uzyskali w pewnym okresie prawo do wykupu lub od-

szkodowań. Przykładem tego może być następująca relacja.

„W stosunku do jazu pod Białobrzeziem w 1805 r. podano dwie propozycje, albo rozebrać, albo zbudować służę. Jeszcze w 1844 r. jaz stanowił przeszkodę. W 1854 r. nastąpiło wykupienie, w maju 1857 r. rozpoczęto usuwanie, poczem spiętrzenie znikło pod koniec miesiąca.” Tak więc sprawa zbiórki jazu ciągnęła się blisko 50 lat.

A oto inny przykład. Rozkaz gabinetowy z 24.01.1845 r. potwierdził umowę zniesienia jazu w Brzegu Dolnym (km 285,2) za odszkodowaniem 9000 talarów. Pale tego jazu usuwano jeszcze w 1927 r., a w 1930 r. stwierdzono, że stoi tam jeszcze 2000 pali. Ok. roku 1958 trwały w tym rejonie intensywne prace przy wydobywaniu przeszkód podwodnych, a w przekroju jazu młyńskiego wyciągnięto ponad 100 pali wbitych w dno. Pozostałości po jazu w postaci pali na lewym brzegu można oglądać tu dziś przy niskich stanach wody (80 cm na wodowskazie Brzeg Dolny Nadzór).

Nie sposób jest ustalić ile tych jazów było i gdzie były ustawione. W różnych okolicznościach przypominano o ich istnieniu. Często podczas regulacji koryta rzeki przekopami w celu prostowania zakoli, ku zdziwieniu natrafiano w znacznej odległości od aktualnego położenia rzeki na pozostałości po stanowisku jazowym. Świadczą o tym raporty inspektorów wodnych.

1738 r. Powyżej Dobrzenia natrafiono na pale na poprzek rzeki ustawione, pochodzące z jazu, który miał być ustawiony dla młyna. Również istniały pale obok budynku celnego tzw. *Tarxdorf* w km 444.

Marian Kosicki

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