

PROSTO Z POKŁADU



Bractwo Mokrego Pokładu

Biuletyn Nr 1.

wrzesień 2003 r.

GŁOS PIERWSZY

Na początku było słowo, a potem stworzono pismo. I oto mamy pierwszy numer Biuletynu „Bractwa Mokrego Pokładu” - będącego Fan - Klubem Fundacji Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu. Ile będzie następnych numerów, zależy będzie od nas samych i zawartej w nich tematyki. Oczekujemy więc na Wasze propozycje, a przede wszystkim piszcie do Biuletynu. Niech to będą wspomnienia z dawnych lat, które chcielibyście przekazać innym, o swoich przeżyciach i wydarzeniach mało znanych z dziedziny żeglugi, jak i dróg wodnych.

W Biuletynie będziemy zamieszczać plany i komunikaty z działalności Bractwa i Fundacji.

Wielu z nas uświadomiło już sobie, że gdyby nie gościnny pokład „Nadboru” nie spotkałoby się po latach z dobrymi kolegami, dawnymi współpracownikami, czy poznało tych, z którymi mijali się niegdyś w przelocie lub tylko o nich słyszeli.

Biuletyn ten kierujemy przede wszystkim do członków Bractwa, ale również do instytucji i przedsiębiorstw „branżowych”. Zapraszamy na nasze comiesięczne spotkania. Serdecznie witacie będziemy nowych sympatyków tematyki wodniackiej, którzy z czasem staną się członkami Bractwa Mokrego Pokładu.

Do zobaczenia w następny pierwszy czwartek miesiąca i do następnego numeru.

FUNDACJA OTWARTEGO MUZEUM TECHNIKI

W 1992 r. ustanowiono Fundację Otwartego Muzeum Techniki. Wśród jej założycieli znalazły się największe zakłady przemysłowe Wrocławia. Celem jest działanie na rzecz ? aktywnej ochrony dziedzictwa przemysłowego i technicznego w Polsce ? ochrony spuścizny techników polskich działających w kraju i na obczyźnie ? rozwijanie świadomości uniwersalnych walorów dziedzictwa przemysłowego i technicznego ? budowy więzi między ludźmi i narodami przez ochronę dzieł cywilizacji technicznej wspólnych europejskiemu kręgowi kulturowemu ? organizacji Otwartego Muzeum Techniki.

W programie działania Fundacji miejsce szczególne zajmuje kompleks wodociągowy „Na Grobli” z wieżą posiadającą urządzenia unikatowe w świecie. Zakład wodociągowy to m.in. budowle i urządzenia Przepompowni Wody „Świątyniki” (1903 r.), wodociągowa wieża ciśnień przy ul. Sudeckiej (1903/4 r.) i Zakład Uzdatniania Wody „Mokry Dwór” - współczesny nam.

Pas Odry Śródmiejskiej we Wrocławiu od elektrowni wodnych przez śluzy *Mieszcząską* i *Piaskową* przez mosty odrzańskie, port *Ujście Oławy*, to obszar cywilizacyjny, którego ochrona aktywna stanowić może podstawę jedyne w swoim rodzaju Muzeum.

Fundacja prowadzi Międzynarodowe Studium Archeologii Przemysłowej, pracownię architektoniczną, publikuje serię wydawniczą „Zabytki przemysłu i techniki w Polsce” (dotychczas 7 tomów), prowadzi szeroką działalność naukowo-badawczą, organizuje ekspedycje naukowe.

Szczególnie należy wyróżnić odbudowę zabytkowych statków odrzańskich - holownika parowego *Nadbór* eksploatowanego w rolach statku laboratorium, szkoły, i muzeum oraz dźwigu pływającego *Wróblin*. Na pokładach statków Fundacji organizowane są różne imprezy oświatowe i edukacyjne, działa Międzywydziałowe Studenckie Koło Naukowe Politechniki Wrocławskiej i Fanklub - „Bractwo Mokrego Pokładu”, skupiające weteranów żeglugi odrzańskiej, firm hydrotechnicznych i innych związanych z gospodarką wodną.

SKĄD NAZWA

»BRACTWO MOKREGO POKŁADU«?

Pierwsze spotkanie Fan - Klubu Fundacji Muzeum Otwartego Techniki odbyło się w czerwcu 2002 r. z inicjatywy prof. Stanisława Januszewskiego. Wówczas ustalono, że spotkania Klubu odbywać się będą co miesiąc w *każdy pierwszy czwartek miesiąca o godz. 17.*

Drugie spotkanie odbyło się lipcu 2002 r. Zastanawiano się nad przyjęciem nazwy. Padł deszcz, pokład był mokry. Stąd był już tylko krok do nazwy:

»BRACTWO MOKREGO POKŁADU«

Przypomina ona, że na dawnych żaglowcach drewniany pokład zawsze był mokry. Kiedy szły w przechyle pod silnym wiatrem bryzgi fal zalewały pokład. Natomiast podczas flauty, tj. pogody bezwietrznej bosman zaganiał załogę do szorowania pokładu. Kiedy podwachta doszła z myciem do rufy dziób był już suchy. Pracę rozpoczęto od początku.

W staropolszczyźnie - za Glogerem - bractwem nazywano każde stowarzyszenie, ścisły

związek pewnej liczby osób dla realizacji określonego celu. Dawne bractwa - *konfraterie* - można podzielić na cztery główne rodzaje: 1) religijno-dobroczynne, 2) kupieckie, 3) rzemieślnicze, 4) strzeleckie.

Konfrateria - łac. *confraternitas, sodalitas, congregatio* - stowarzyszenie, bractwo.

Konfrater - członek *konfraterii*: towarzysz, kolega, kamrat, kompan (ostatnie określenie odnosi się do braci niezmotoryzowanych).

Przewodniczącym »Bractwa Mokrego Pokładu« został mgr Zbigniew Priebe.

Równocześnie ustanowiono honorowy tytuł **komodora**. Został on przyznany, z aplauzem kmdr ppor. w st. sp. Mieczysławowi Wróblewskiemu.

Komodor - a/ oficer marynarki zajmujący stanowisko, na które przewidziany jest etat admirałski, nie będący admirałem, b/ dowódca konwoju w czasie II Wojny Światowej, c/ oficer marynarki starszy na redzie.

DROGA H/P „NADBÓR” DO MUZEUM

Podczas uruchamiania przewozów towarów na Odrze w 1945 r. stosowano tradycyjny system holowania. Rok 1946 Polska Żegluga na Odrze Sp. z o.o. rozpoczęła ze stanem posiadania 25 holowników, głównie parowych, 80 barkami bez napędu i 3 barkami motorowymi. Zostały one wydobyte z dna i wyremontowane.

W połowie 1949 r. zaczęły przybywać zaprojektowane i wybudowane, specjalnie dla Odry, w Holandii holowniki parowe:

Dla trasy długiej Wrocław - Szczecin tzw. **duże holendry (9 szt.)** - 500 KM, 2 śruby: *Jarowid* (pierwszy z serii), *Dażboh*, *Kupała*, *Łada*, *Tryglaw*, *Perkun*, *Radgost*, *Swarożyc*, *Żywija*.

Dla trasy krótkiej Koźle - Wrocław tzw. **małe holendry (13 szt.)** - 250 KM, 1 śruba: *Światopelk* (pierwszy z serii), *Bożymir*, *Bożydar*, *Bronisz*, *Chwalisław*, *Jurand*, *Mestwin*, *Mściwój*, *Nadbór*, *Radosław*, *Sędiwój*, *Ścibor*, *Zbyszko*. W 1954 r. uzupełniły je wybudowane w Koźlu, na wzór holenderski, *Bogumił* i *Bogusław*.

Do 1958 budowano holowniki motorowe 300 KM tzw. „bombowce”, w 1959 zbudowano pierwszą barkę motorową BM-500, w 1962 pchacz typu TUR, w 1969 pchacz typu BIZON. Jeszcze w 1966 holownik *Jarowid* został przebudowany na opalanie kotłów mazutem, ale era pociągów holowniczych i parowców kończyła się.

Ze wszystkich holowników parowych najwięcej szczęścia miał H/P *Nadbór*. Dzielać los innych został wycofany z eksploatacji w 1965 r.

Ale wkrótce miała rozpocząć się jego mozolna droga do muzeum. Wraz z *Mestwinem* służył na Łabie w Czechosłowacji (1968-81), jako „wytwórnia pary”, gdzie *Naviga* budowała jazy. Po częściowej przebudowie w 1982 został poddany próbie jako lodołamacz w sezonach zimowych 1983/84 i 1984/85. Ze względu na kształt kadłuba nie mógł sprostać tej roli, ale ta próba miała zadecydować o jego przetrwaniu.

W 1986 r. na wniosek organizatorów Przestrzennego Muzeum Odry P.P. Żegluga na Odrze zadecydowała o utrzymaniu holownika jako zabytku. Zmienna sytuacja gospodarcza zagroziła bytowi „Nadboru”. Jednak w 1992 r. wolę utrzymania zabytku potwierdziła Rada Pracownicza ŻnO. W 1992 r. Fundacja Otwartego Muzeum Techniki podjęła próbę eksploatacji jednostki w roli kawiarenki odrzańskiej, wydzierżawiając holownik różnym instytucjom (m.in. Lidze Morskiej), i przedłużając jego żywot. W 1998 holownik przejęło Biuro Studiów i Dokumentacji Zabytków Techniki eksploatując go w roli statku-muzeum. Zacumowano go w górnym awanporcie śluzy Szczytniki, tuż przy Politechnice Wrocławskiej. Od 2002 r. służy gościnnie »Bractwu Mokrego Pokładu«.

Płynie Odra płynie

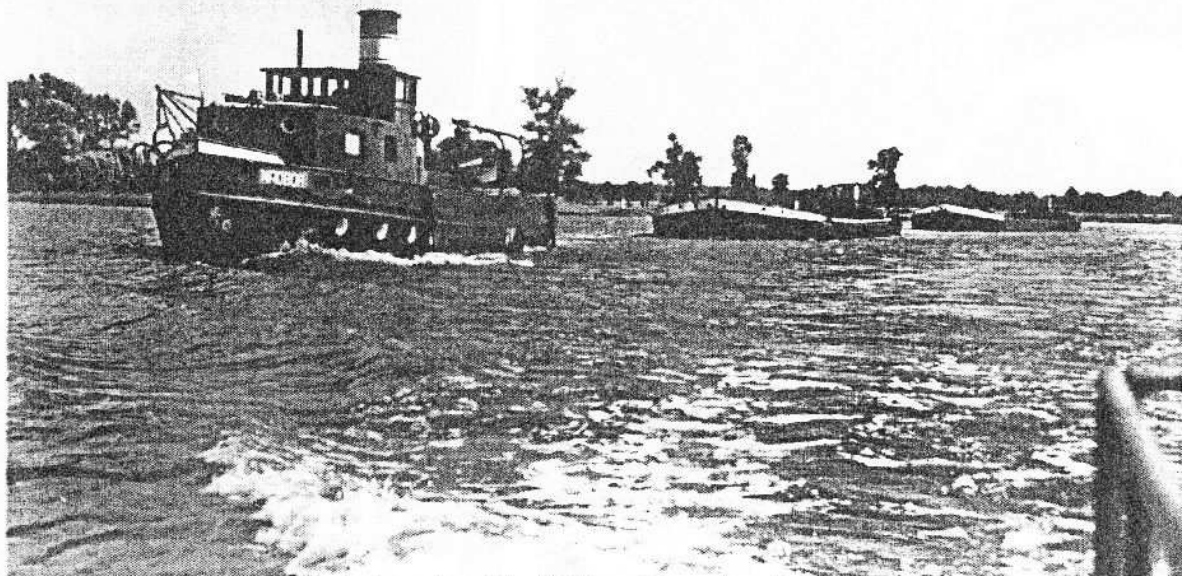
od gór ku Szczecinie.

Buczki sygnał dają

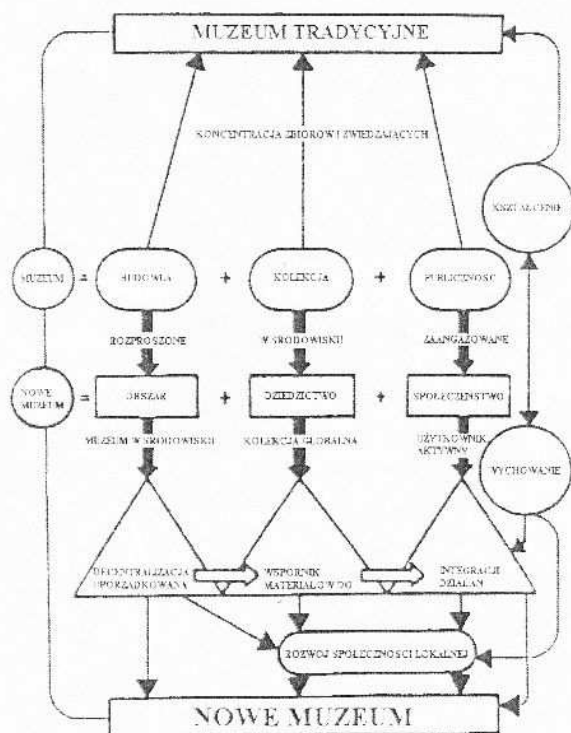
łodziarzy wzywają.

Parowce zniknęły

lata przeminęły.



Pociąg holowniczy "Nadbór" pod Brzegiem Dolnym, 1958
foto kmdr Mieczysław Wróblewski



Formuła Ideowa Otwartego Muzeum Techniki; oprac. S. Januszewski, 1986

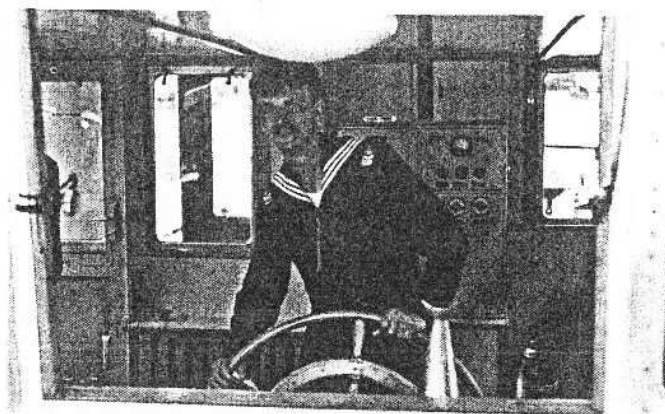


Czwartkowe spotkania Bractwa

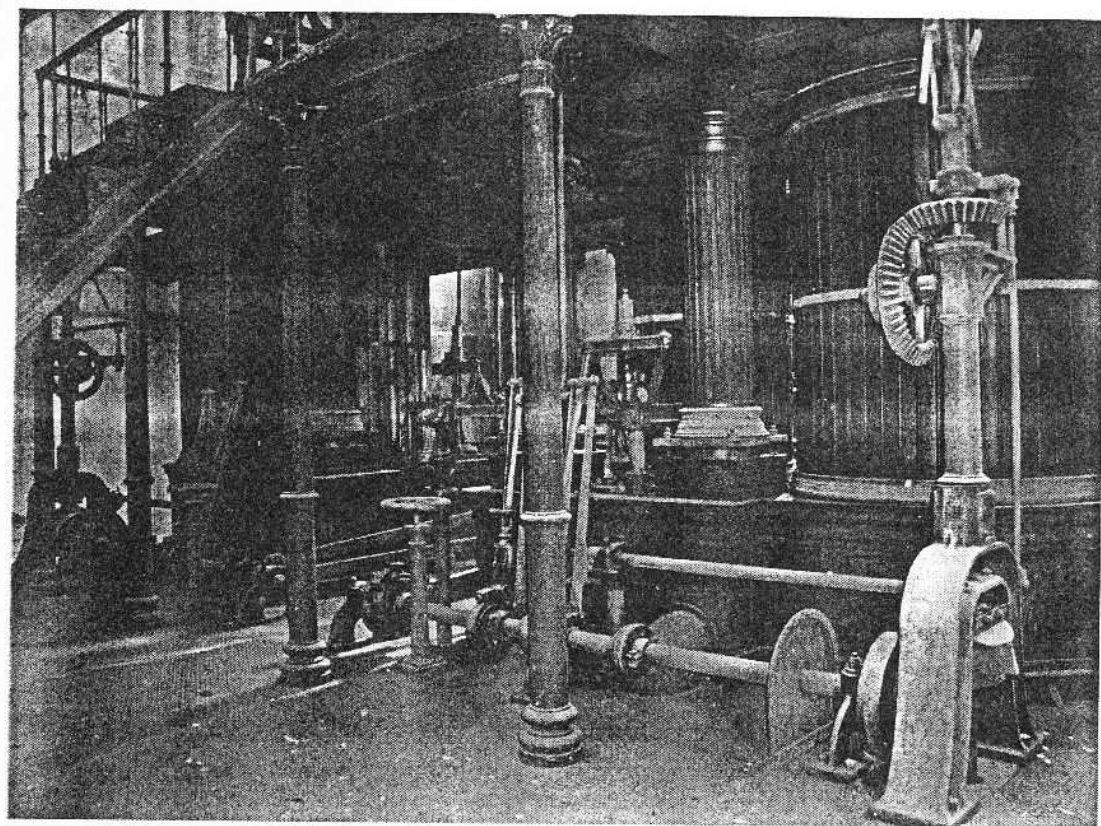




Studencki warsztat konserwatorski HP „Nadbór”



Uczniowie Technikum Żeglugi Śródlądowej
foto. kmdr Mieczysław Wróblewski, 1962, 1958



Maszyna parowa w wieży ciśnień „Na Grobli”, 1879

KRÓTKA HISTORIA SZKOLNICTWA ŻEGLUGOWEGO (1)

Od zarania szkolenie załóg dla potrzeb żeglugi, nie tylko w Polsce, odbywało się jak we wszystkich rzemiosłach i polegało na zasadach terminowania. Flisak - oryl, uczeń, praktykant, zalogant był zatrudniany przez szypra na okres nawigacyjny, a bardzo często tylko na jeden rejs. Nauka robót pokładowych była rzetelna, ale i bezwzględnie egzekwowano jej jakość. Kary za źle wykonaną pracę były surowe, gdyż traktowano je jako niszczenie materiału będącego własnością szypra. Do początku XX w. jednostki pływające, zwłaszcza barki holowane, miały wyłącznie konstrukcję drewnianą. Z tego powodu nauka zawodu, oprócz typowych zajęć żeglarskich, obejmowała również prace skutnicze.

Zorganizowane szkolnictwo żeglugowe w Polsce datuje się od 1937 r. W Warszawie powstała prywatna Męska Szkoła Żeglugi Rzecznej. Trzyletni program nauczania corocznie przewidywał pół roku szkolenia teoretycznego i pół roku praktyki na statkach. Szkoła działała do wybuchu II wojny światowej. W roku 1940 powstała Miejska Szkoła Żeglugi Śródlądowej, która przetrwała do Powstania Warszawskiego.

W styczniu 1946 w Warszawie utworzono dwuletnią Szkołę Żeglugi Śródlądowej, kształcąca na wydziałach nawigacyjnym i mechanicznym. W 1947 powstał wydział dróg wodnych.

W tym też roku we Wrocławiu, z inicjatywy Polskiej Żeglugi na Odrze, powstała trzyletnia szkoła przygotowująca kadry na statki odrzańskie. Rokrocznie nauka odbywała się 5 miesięcy w szkole i 5 miesięcy na statkach. Absolwenci zobowiązani byli do odpracowania 5 lat w przedsiębiorstwie żeglugowym. W roku 1949 szkoła została upaństwowiona, otrzymała nazwę Państwowa Szkoła Żeglugi Śródlądowej, i przeszła pod opiekę Okręgowej Dyrekcji Dróg Wodnych.

W roku 1948 wydziały nawigacyjny i dróg wodnych przeniesiono do Elbląga. Wydział mechaniczny pozostał we Wrocławiu.

Szkoła wrocławska miała dobre warunki praktycznego szkolenia uczniów. To właśnie we Wrocławiu miał siedzibę największy armator w Polsce, dyrekcja dróg wodnych, dwie stocznie i biuro konstrukcyjne statków dla żeglugi śródlądowej. Dlatego absolwenci legitymowali się dobrym przygotowaniem zawodowym.

Przykładem tego może być skierowanie w 1949 r. siedmiu uczniów do Holandii, którzy uczestniczyli jako członkowie załóg podczas operacji sprowadzania „holendrów” do Polski.

W obu szkołach panowała dyscyplina na wzór wojskowy. Musztra, alarmy nocne i sposób egzekwowania wydanych rozkazów sprawiały, że absolwenci tych szkół służbę wojskową nawet w jednostkach o zwiększonej dyscyplinie przechodzili „bezboleśnie”.

Szkoła elbląska natomiast dawała uczniom między innymi przedsmak współżycia z żywiołem. Można tu wymienić choćby żeglowanie po Zalewie Wiślanym, czy też krótkie praktyki podczas akcji lodołamania na Wiśle w Tczewie. Największe przeżycie dawało jednak alarmowe poderwanie uczniów nocą i kierowanie ich do naprawy uszkodzonych podczas sztormu wałów przeciwpowodziowych na Żuławach Elbląskich. Praca odbywała się nawet przy świetle reflektorów samochodowych.

W roku 1950 zarząd nad szkoleniem kadr dla śródlądzia przejęło Ministerstwo Żeglugi. Równocześnie trzyletni cykl szkolenia zmieniono na dwuletni.

W 1953 ostatni absolwenci opuścili szkołę żeglugi w Elblągu, znaną jako Szkoła Szturmatorów. Przeniesiono ją do Wrocławia. Rozpoczął się nowy rozdział w historii szkolnictwa kadr dla żeglugi śródlądowej. We Wrocławiu powstało czteroletnie Technikum Żeglugi Śródlądowej.

Równoległe z technikum do 1986 r. trwała nauka na poziomie szkoły zasadniczej, w specjalnościach: marynarz żeglugi śródlądowej, monter maszyn i urządzeń statków rzecznych, oraz monter kadłubów statków rzecznych.

Ważną rolę w procesie kształcenia odegrały statki szkolne, stanowiącą własność szkoły:

Paweł Finder w latach 1956/ 59

Zbigniew 1956/57

Małgorzata Fornalska 1957/61

Westerplatte 1959/75

Młoda Gwardia 1961 (później w Koźlu)

Westerplatte II od 1975

Od Redakcji.

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

ZAPISKI O ODRZE I ŻEGLUDZE ODRZAŃSKIEJ Część I. NAZEWNICTWO

Według Adama z Bremy „Oddara (nazwa Odry) ditissimus omnis Sclavaniae regionis” i dalej „qui trans Oddaram sunt Polanos” - czym stwierdza, że za Odrą, tj. na prawym jej brzegu już mieszkają Polanie. Według kronikarza Odra jest rzeką słowiańską, dokładniej „lechicką”.

Nazwa rzeki brzmi dzisiaj *Odra*. Dokument Ottona I z roku 949 podaje ją jako *Odera*, a „Dagome iudex” Mieszka I z roku 992 w formach *Oddere*, *Odere*, *Oddore*, *Odera*. Nazwy te wywodzą się z Pomorza.

Wszystkie te formy mają odpowiedniki w codziennych polskich wyrazach: *za-dra*, *łachu-dra*, *zadziora* z dawniejszego *za-dera*, *Za-dora* (nazwa staropolskiego herbu). Nazwa Odry należy do rdzenia *drzeć*, dzieli się na przedrostek *O+dra*, znaczy „rzeka, która odziera brzegi, która się przedziera przez kraj, tworząc rozlewiska wodne” tzw. odrzyska.

W końcu w. XIII i na początku XIV występuje często już zniemczona postać *Odere*, skrócona na późniejsze *Oder*. Na odcinku śląskim najstarszy zapis nazwy z r. 1297 podaje

Odra. Rajcy wrocławscy zapisali w r. 1305 *Odera*, a w 1386 *Odrum*. Oznacza to, że przyswoili nazwę rodzimą, miejscową.

Pochodnym tworem jest *Odrzyca*, nazwa ramienia Odry przy ujściu Warty do Odry. Nosi już postać polską, nie pomorską.

Nazwa posiada swych krewniaków, a nawet sobowtórów na ziemiach polskich i słowiańskich. *Odra*, wieś, później Opatowice; *Odry*, wieś pod Czerniejewem na Pomorzu, znana od XIV w.; łan *Odrakowski*; *Odrana Wola*, wieś w powiecie błońskim; *Odrańcza* grupa chat pod Łososiną w pow. Limanowskim.

Na ziemiach ruskich: *Odrow*, pr. dop. Dniestru; *Odr*, olbrzymie błoto na Polesiu, *Odryno*, błoto w pow. słuckim; *Odryżyn*, wieś. pow. kobryński; *Odra* dopływ w Jugosławii; w Czechach osada *Odry* u źródeł n. a. szej rzeki.

Na ziemiach polsko-pomorskich właśnie w dorzeczu *Odry* są nazwy rzeczne najczęściej z mianem Odry związane. Są to nazwy *Dra* - *Drawa*, *Drawsko*, *Drama*.

Część II. POCZĄTKI ŻEGLUGI

W badaniach pradziejów „urządzeń pływających” wskazuje się jednoznacznie na wykorzystanie prądu wody do ich przemieszczania. Transport wodny mógł więc rozwijać się nad dużymi rzekami, gdzie istniała naturalna droga wodna. Od pojedynczego pnia drzewa do tratwy to długa droga człowieka pierwotnego. Można domniemywać, że dzieje tratwy sięgają epoki kamiennej (600 000 - 10 000 lat p.n.e.).

Tratwy niewątpliwie były pierwszymi urządzeniami pływającymi, budowanymi świadomie. W 301 r. p.n.e. przewieziono nimi słonie diadocha Kassandrosa - wodza Aleksandra Wielkiego przez rzekę Megarę (Przesmyk Korynckim) a pod koniec III w. p.n.e. także słonie Hannibala przez Rodan.

Łodzie wypalane lub dłubane, to już wyższy kunszt szkodniczy w budowie statków. Dzięki nim można było już planować wyprawy wojenne, myśliwskie i odkrywcze. Zaczął rozwijać się handel na większą skalę. Wystarczy wskazać, że w średniowieczu kupiecki wóz czterokonny przewoził ok. 1 tony ładunku, a statek rzeczny mógł ładować 10 ton.

Dłubanki jeszcze do niedawna można było spotkać w dolinie Narwi. Spławiane Dunajcem tratwy, zbudowane z kilku połączonych z sobą łodzi korytkowych biorą swój początek z dłubanek.

Jaki był rozwój drogi wodnej, statków i żeglugi na Odrze, przedstawimy w następnym numerze Biuletynu.

COMIESIĘCZNE SPOTKANIA »BRACTWA MOKREGO POKŁADU«

KAŻDY PIERWSZY CZWARTEK KAŻDEGO MIESIĄCA godz. 17.00 (bez względu na pogodę !)

Korespondencje, wnioski i uwagi prosimy kierować na adres: Marian Kosicki, tel. dom. 071-321-45-86, kom. 0506-814-245
H/P „Nadbór”. Górny awanport śluzy Szczytniki. 50370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail: nadbor@pwr.wroc.pl; http://www.nadbor.pwr.wroc.pl. »Bractwo Mokrego Pokładu«

Mecenas Biuletynu: Browary Dolnośląskie „PIAST”; ODRATRANS SA; NAVICENTRUM Sp. z o.o.