

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn Nr 4

grudzień 2003 r.

Historia mostu w Łazanach

Pierwszy żelazny most na kontynencie europejskim powstał w Łazanach (Lassen) koło Strzegomia w 1796 r. Początkowo zakładano, że będzie to most kamienny. Powodem zmiany decyzji Nicolasa Augusta W. von Burghausa, hrabiego Lassen-Peterwitz były napływające z Anglii i Ameryki wiadomości o powstających tam mostach żelaznych. Pierwszy zbudowano w 1779 r. na rzece Severn w Walii, w pobliżu Coalbrookdale, w rejonie, który dzisiaj cieszy się sławą kolebki angielskiej rewolucji przemysłowej.

Zainteresowany nowymi technologiami inwestor złożył w 1793 r. zamówienie na wykonanie potrzebnego mu obiektu w najbardziej wówczas rozwiniętej technologicznie hucie „Małapanew” w Ozimku, powstałej w 1755 r. Pod nadzorem jej administratora hrabiego Redena projekt mostu i technologii jego wykonania (odlania, transportu elementów i montażu) opracował John Baildon, inżynier angielski, sprowadzony przez Redena na Śląsk celem wdrożenia w miejscowym przemyśle dokonań angielskiej rewolucji przemysłowej.

Jednoprzęsłowy most łukowy na rzece Strzegomce zyskał przesło złożone z żelaznych łuków długości 15,0 m i strzałce 2,885 m. Żelazne dźwigary łukowe miały konstrukcję szkieletową i były łączone na śruby w środku rozpiętości przęsła. W przekroju poprzecznym przęsła umieszczono pięć łuków w rozstawie 1,350 m. Stężono je odpowiednimi elementami poprzecznymi.

Pomost wykonano w postaci płyt żelaznych grubości ok. 50 mm, szerokości 0,5 m i długości

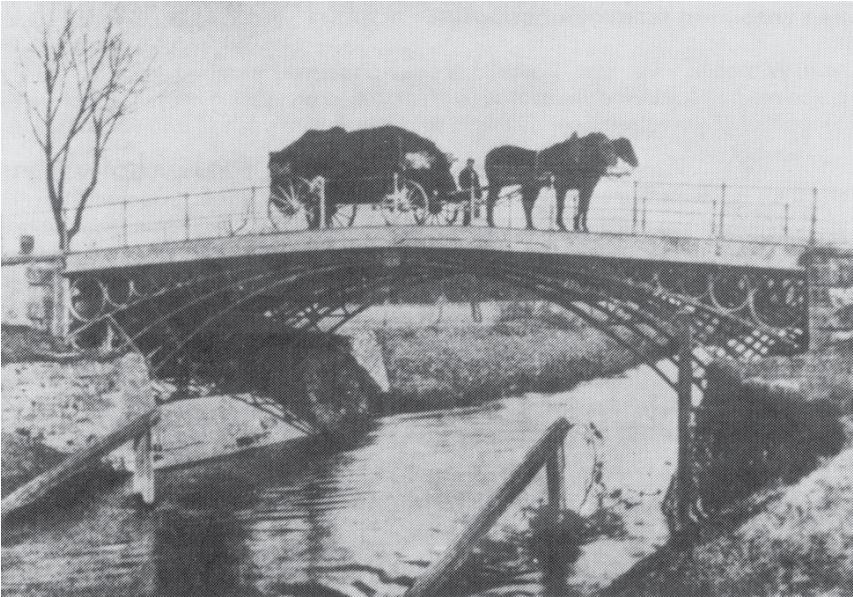
5,8 m, równej szerokości mostu. Na krawędziach przęsła umieszczono płyty gzymsowe wysokości 0,360 m, do których przymocowano ozdobne słupki poręczy łączone żelaznymi, kutymi przeciągami. Na tak wykonanym pomoście, ułożono na warstwie pospółki, nawierzchnię z kostki kamiennej.

Konstrukcję mostu o masie 46 t odlano w latach 1794–1795 i jesienią 1795 r. przetransportowano na miejsce budowy nowej przeprawy. Montaż wykonano w ciągu 10 wiosennych tygodni i 20 maja 1796 r. rozpoczęto eksploatację obiektu. Z tej okazji hr. Burghaus zamówił specjalny stempel i wybił pewną liczbę pamiątkowych medali ze srebra, brązu i miedzi. Dwa miedziane egzemplarze tego medalu posiada wrocławskie Muzeum Medalierstwa.



Medal wybitny w 1796 roku z okazji budowy mostu w Łazanach

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



Widok mostu podczas eksploatacji

Koszt budowy mostu wyniósł 20 tysięcy złotych marek. Obiekt eksploatowany był do 1945 r. kiedy przypadkowo został zniszczony przez niemiecki czołg. Wjechał na most, który załamał się pod jego ciężarem.

Zachowała się ekspertyza Politechniki Wrocławskiej (Technische Hochschule) datowana 15.11.1928 r. dopuszczająca eksploatację obiektu pod obciążeniem do 60 kN poruszającym się w wolnym tempie.

W latach 70. XX w. pewne elementy mostu wydobyla ekipa regulująca na tym odcinku rzekę Strzegomkę. Kierownictwo robót deklarowało wówczas wolę ich utrzymania i ekspozycji ale dzisiaj nie sposób odnaleźć jakichkolwiek z odnalezionych wówczas fragmentów mostu.

W sierpniu 1995 r. Zakład Mostów Politechniki Wrocławskiej przy pomocy Szczecińskiego Przedsiębiorstwa Budownictwa Przemysłowego ESBEPE S.A. podjął próbę odnalezienia w rzece Strzegomce zatopionych elementów hi-

storycznych mostu. Próba zakończyła się częściowym powodzeniem. Z rze-ki wydobyto ok. 3 t konstrukcji mostu, w tym dwie żelazne płyty pomostu, kilka słupków poręczy z przeciągami, fragmenty łukowych dźwigarów. Relikty barier zakonserwowano i wyeksponowano w sali konferencyjnej i wykładowej Zakładu Mostów PWr. Pozostałe elementy zabezpieczono, planując ich ekspozycję w budowanym przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki przestrzennym muzeum techniki.

W sierpniu 2003 r. na dalsze relikty mostu natrafili miejscowi poszukiwacze złomu. Władze gminy Żarów skutecznie zabezpieczyły teren i podjęły pod nadzorem Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, reprezentowanego przez dr hab. prof. nadzw. Stanisława Januszewskiego – Prezesa Zarządu Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, prace archeologiczne mające na celu wydobycie i zabezpieczenie oraz inwentaryzację ocalałych fragmentów mostu. W pierwszym etapie tych prac we wrześniu 2003 r. wydobyto cztery płyty pomostu i wiele drobnych elementów. Po hydrotechnicznym przygotowaniu placu robót w październiku 2003 r. wydobyto pięć dalszych płyt, kilka słupków barier z przeciągami, dwa większe fragmenty łukowych przęseł i sporo drobnych elementów. Zakłada się kontynuację prac latem 2004 r. ale już dzisiaj dysponujemy materiałem umożliwiającym dokładną rekonstrukcję mostu i poszczególnych jego elementów konstrukcyjnych.

Jan Biliszczyk

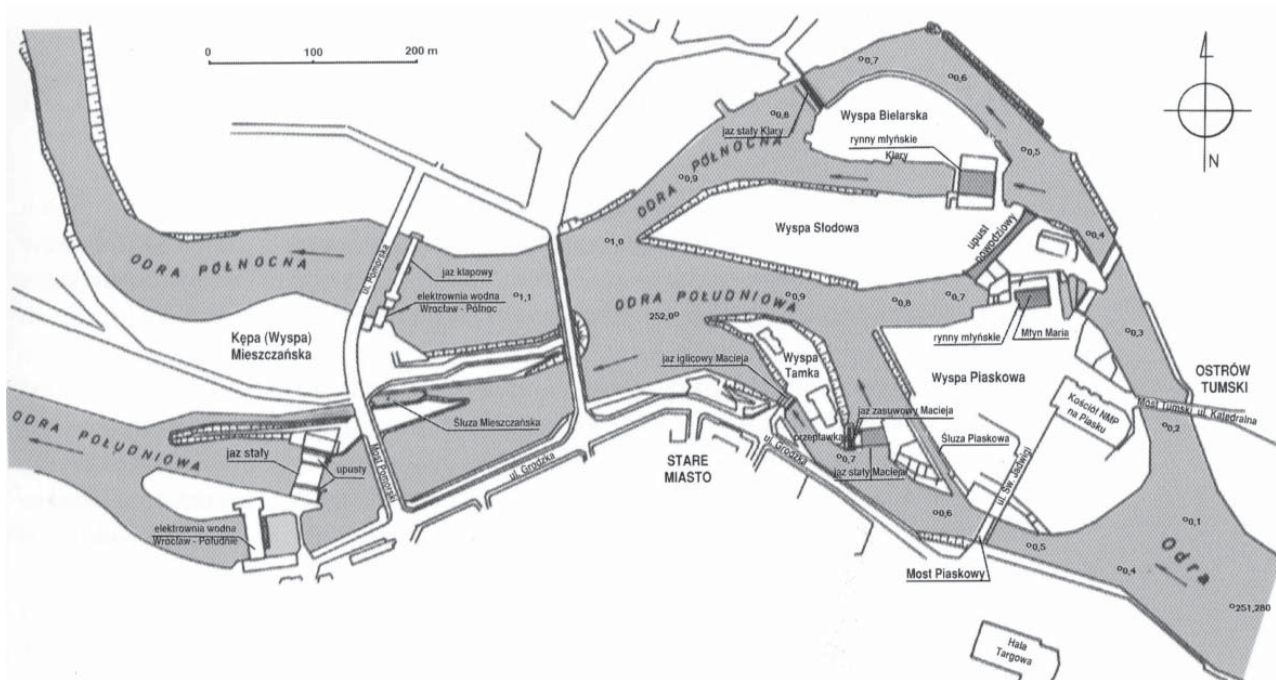
Śródmiejski Węzeł Wodny

Śródmiejski Węzeł Wodny jest najstarszym zachowanym elementem Wrocławskiego Węzła Wodnego. Sąsiaduje bezpośrednio z najstarszą zabudową Wrocławia. Obejmuje odcinek od Szczytnik do rejonu Portu Miejskiego. Składa się z dwóch stopni wodnych: Piaskowego (górnego) i Mieszczńskiego (dolnego).

Powstanie stopnia Piaskowego wiąże się z założeniem w X wieku grodu książęcego na Ostrowie Tumskim. Należy założyć, że na prymitywnej konstrukcji pierwotnego piętrzenia

dla celów obronnych na skutek działalności klasztorów powstawały młyny wodne. Najstarszy zespół urządzeń przemysłowych ukształtował się w okresie polskiego rozbitcia dzielnicowego. Pierwsze wiadomości na ten temat odnotowano w kronikach w 1242 roku. Do dziś nazwy wysp: Młyńska, Słodowa, Bielarska określają rolę, jaką niegdyś pełniły.

Stopień Mieszczński powstał w 1334 roku, kiedy to gmina miasta Wrocławia zawarła umowę z bogaczem krakowskim Mikołajem Wie-



Śródmiejski Węzeł Wodny

rzynkiem. Młyny na stopniu Piaskowym znajdowały się wówczas w rękach zakonnych i nie przynosiły miastu dochodów, dlatego nie dysponowano odpowiednimi funduszami i stąd spółka z Wierzynkiem.

W latach 1791–1792 stopnie wodne zaopatrzone w komorowe śluzy drewniane do uprawiania żeglugi przez centrum miasta. W XIX wieku przebudowane na murowane. Obecnie – po remoncie – mogą służyć małej żegludze przez najstarsze części miasta.

Na obu stopniach wodnych oraz fosach miejskich pracowały młyny, słodownie, szlifiernie, papiernie i inne poruszane kołem wodnym (najczęściej podsiębiernym). Razem siedemnaście zakładów o łącznej liczbie około 58 kół wodnych. Do początków XIX wieku liczba tych zakładów i kół wodnych nie uległa większym zmianom.

W 1900 roku podczas kolejnej przebudowy wybudowano przy jazie zasuwowym Tamka

działającą do dziś przepławkę dla ryb. W 1924 roku na stopniu dolnym (w miejsce młynów) uruchomiono działające do dziś dwie elektrownie wodne.

Na stopniu górnym ostatni młyn „Maria” działa dzięki energii elektrycznej, a ostatnie koło wodne, porzucone obok niego, wywieziono w nieznanym kierunku na początku lat dwiędziesiątych dwudziestego wieku.

Powstanie i rozwój w centrum miasta na dużej rzece dwóch stopni wodnych w tak długim okresie stanowi rozwiązanie unikatowe w skali Europy. Jest to przykład częściowej kanalizacji rzeki wykonanej w średniowieczu, która dotrwała do naszych czasów. Powstanie i rozbudowa śluz jest ściśle związana z podobnymi pracami prowadzonymi na stopniach wodnych w Brzegu, Oławie czy na kanałach: Kłodnickim i Wilhelma.

Ryszard Majewicz

Otworzyć Sołowki światu

19 listopada 2003 r. w Petersburgu, w siedzibie Fundacji im. Dymitra Lichaczewa, zmarłego przed kilku laty prof. literatury i członka Rosyjskiej Akademii Nauk, więźnia Łagru Sołowieckiego, odbyło się spotkanie przedstawicieli organizacji międzynarodowych i ludzi aktywnie wspierających ideę ochrony dziedzictwa cywilizacyjnego archipelagu wysp sołowieckich, dziedzictwa w 1992 r. wpisanego na listę

dziedzictwa światowego, znaczonego labiryntami z II tysiąclecia p.n.e., monastrem, który zyskał rangę jednego ze świętych miejsc Prawosławia i pomnikiem totalitaryzmu sowieckiego – łagrem, który dał początek systemowi radzieckiego Gułagu.

W spotkaniu obok Norwegów, Finów, Szwedów uczestniczył prof. Stanisław Januszewski, od 2001 r. kierujący międzynarodowym progra-

mem ewidencji zabytków techniki archipelagu. Ze strony rosyjskiej obecne było kierownictwo Fundacji im. Lichaczewa i dyrektor Muzeum Sołowieckiego W.M. Łopatkin.

Powołano do życia Międzynarodowe Towarzystwo „Przyjaciele Sołówek”, stawiające sobie za cel wspieranie różnych form aktywności naukowej na wyspach, prowadzonej również z udziałem uczonych zagranicznych, promocję dziedzictwa kulturowego, wspieranie procesów odbudowy zabytków, rozwoju turystyki i otwarcia archipelagu światu.

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki prowadziła tam w 2001 r. Międzynarodową Ekspedycję Naukowo-Badawczą „Dziedzictwo techniczne wysp sołowieckich”. W maju 2003 r., z udziałem prof. S. Januszewskiego, zainicjowano na Sołówkach powołanie do życia Między-

narodowego Towarzystwa wspierającego przywracanie Rosji i światu dziedzictwa kulturowego wysp. Spotkanie petersburskie zwińczyło tę inicjatywę, w której wykształceniu Fundacja Otwartego Muzeum Techniki odegrała ważną rolę.

W lipcu 2004 r. wyruszy na archipelag kolejna ekspedycja. Kontynuować i rozwijać będzie program dokumentacji zabytków techniki archipelagu, prowadzić studia historyczno-techniczne, opracowywać programy udostępnienia zabytków dla ruchu turystycznego (systemu kanałów międzyjeziornych, portów i przystani, suchego doku morskiego, morskich stawów rybnych, elektrowni wodnej, budowli przemysłowych, których proveniencja niejednokrotnie sięga XVI/XVII w.

Stanisław Januszewski

Polskie statki śródlądowe (cz. I)

Lata pięćdziesiąte w BKTR

W latach pięćdziesiątych zmienił się charakter prac wykonywanych w Biurze Konstrukcyjnym Taboru Rzecznego we Wrocławiu. Zanikły projekty związane z remontami statków wyparte przez projekty nowych jednostek pływających, takich jak:

- barka motorowa BM-500 – główny projektant – Władysław Mikoś;
- pchacz 40 KM – główny projektant – Tadeusz Tomczyk;
- pchacz „MAZUR” – główny projektant – Jarosław Gogol;
- lodołamacz L-250 – główni projektanci Wojciech Zbilut i Janusz Stęszewski;
- statek pasażerski zalewowy typ „LILA WENEDA” – główny projektant – Zbigniew Zubrzycki;
- statek pasażerski rzeczny typ „GOPLANA” – główny projektant Andrzej Żylicz.

Oprócz wyżej wymienionych projektów opracowanych dla potrzeb kraju powstały projekty statków przeznaczonych na eksport. Były to zbiornikowce dla Egiptu, drobnicowce dla Indonezji i barki dla Wietnamu.

W tamtych latach biuro borykało się z dziwnymi sytuacjami, np. projekt BM-500 wykonano w ciągu sześciu tygodni, natomiast zatwierdzenie jego trwało sześć miesięcy. Zleceniodawcy zażądali wykonania kilkunastu wersji na bazie tego samego podstawowego projektu statku.

Mimo wielu reorganizacji i braku dobrego klimatu dla żeglugi śródlądowej w pierwszym dziesięcioleciu istnienia BKTR wykonano w Biurze 1744 różnych dokumentacji, w tym 79 projektów nowych jednostek.

Od 1957r. zauważono żeglugę śródlądową, jako ważną część gospodarki narodowej. Przed Biurem stanęły nowe zadania związane z rozwojem żeglugi śródlądowej. Z dniem 1 lipca 1958 r. Biuro Konstrukcyjne Taboru Rzecznego zmieniło nazwę na Biuro Projektów i Studiów Taboru Rzecznego. Wraz ze zmianą nazwy Biura nastąpiła reorganizacja w systemie projektowania. Struktura pracowni branżowych została zamieniona na system pracowni wielobranżowych specjalizujących się w projektowaniu różnych typów statków.

Z dniem 31 grudnia 1959 r. dyrektor naczelny Biura inż. Zbigniew Kuszewski został przeniesiony na stanowisko dyrektora Żeglugi na Odrze. Przejściowo Biurem kierował były długoletni pracownik Żeglugi na Odrze, a następnie Biura – Józef Zelnikier, późniejszy kierownik Działu Organizacji Produkcji i Zbytu. Na wniosek załogi Biura decyzją Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych od 1 marca 1960 r. stanowisko naczelnego dyrektora Biura Projektów i Studiów Taboru Rzecznego objął jego założyciel i pierwszy dyrektor inż. Czesław Śladkowski.

Cdn.

Wojciech Śladkowski

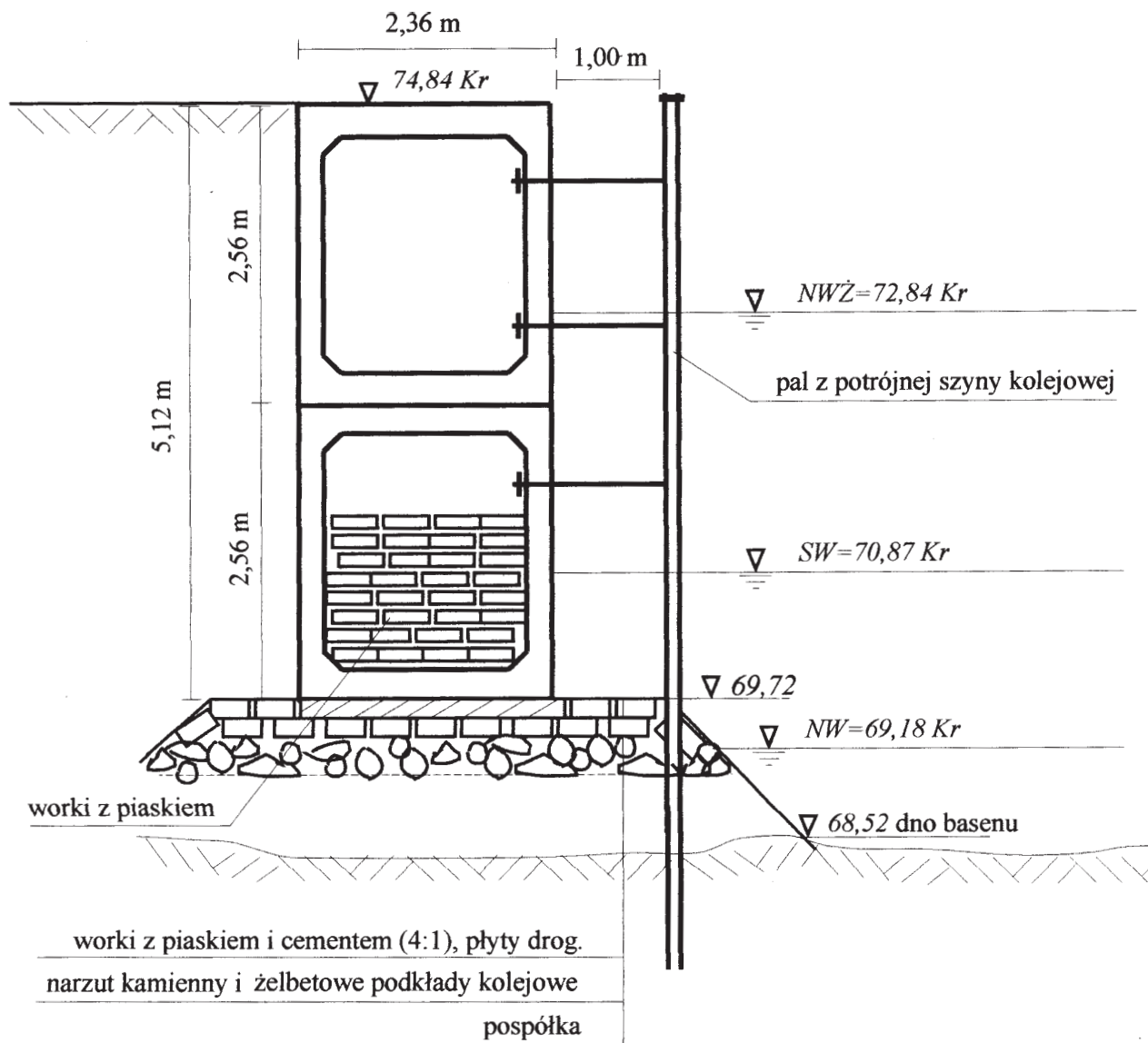
Port Handlowy Głogów

Żegluga trasowa Wrocław–Szczecin praktycznie nie istnieje. Erozja denną poniżej ostatniego stopnia Brzeg Dolny (km 281,7 rz. Odry) spowodowała bardzo trudne warunki nawigacyjne. Dynamika erozji z okresu 1930–1982 osiągała średnio 5,4 cm/rok. Jej zasięg określany był do miejscowości Chobienia (km 350). Wybudowanie stopnia Malczyce gwałtownie powiększyło dynamikę erozji i spowodowało wydłużenie jej zasięgu. Chcąc prowadzić w miarę duże przewozy ładunków Odrą poszukuje się miejsc przeładunku towarów na odcinku poniżej Ścinawy, gdzie występują względnie dobre głębokości tranzytowe. Takim miejscem okazał się port Głogów w km 395,0. Od wybudowania go ok. 1840 r. służył administracji dróg wodnych jako baza remontowa i zimowisko dla jed-

nostek technicznych zatrudnionych przy utrzymaniu szlaku żeglownego. Po upadku przedsięwzięcia PBH Odra-2 port został przejęty przez Gminę Głogów. Powołano przedsiębiorstwo **Port Handlowy Głogów Sp. z o.o.**

Port Głogów nie posiada obecnie stałych urządzeń dźwigowych i dlatego przeładunki odbywają się tu dźwigami samojezdnymi typu RDK. W celu usprawnienia przeładunków (przede wszystkim węgla) spółka postanowiła zbudować nabrzeże pionowe, stosując zasadę funkcjonalności i oszczędności środków i materiałów.

Podłoże basenu portowego stanowią pospółki rzeczne mocno zagęszczone. Na tym podłożu zbudowano groblę wys. 1,8 m z pospółki i narzutu kamiennego, przekładanego zużytymi



Przekrój poprzeczny nabrzeża skrzyniowego



Montaż skrzyń nabrzeża

podkładami kolejowymi. Koronę grobli o rzędnej 69,72 ukształtowano workami przeciwpowodziowymi ułożonymi w 2–3 warstwach. Worki wypełnione zostały w 70% pospółką zmieszaną z cementem w stosunku 4:1. Stabilizację korony grobli osiągnięto przez ułożenie zużytych płyt drogowych. Na koronie grobli w dwóch warstwach ustawiono tzw. skrzynie żelbetowe tj. prefabrykowane przepusty ramowe typu S-200 o wymiarach 2,36×2,56×0,59 m. W celu zapewnienia stateczności budowli dolny rząd skrzyń wypełniono na wysokość 3/4 workami przeciwpowodziowymi wypełnionymi w 90% pospółką. Skrzynie w pionie i poziomie połączono płaskownikami stalowymi grubości 6 mm, utwierdzonymi śrubami M16.

Szerokość basenu portowego sięga zaledwie do 40 m. Aby umożliwić cumowanie jednostek typowych dla Odry (barka pchana $L = 45$ m, barka motorowa $L = 55$ m) grobla została usy-

pana pod kątem ok. 40° w stosunku do istniejącej linii brzegowej. W ten sposób uzyskano nabrzeże długości ok. 65 m.

Pod dolną warstwą skrzyń wychodzi w obie strony (łąd–woda) półeczka grobli na odległość ok. 1 m. Na krawędzi półeczki od strony odwodnej zabito pale stalowe wykonane z 3 szyn kolejowych zespawanych gwiazdźście. Zostały one połączone z konstrukcją nabrzeża „wąsami” stalowymi z szyn kolejowych o kącie rozwarcia 60°. Pale spełniają rolę dalb chroniących nabrzeże, a połączone ze sobą poziomymi szynami kolejowymi umożliwiają ślizgowe przesuwanie obiektów pływających. Górna część pali

spełnia również funkcję cumowniczą. Tak wykonana konstrukcja umożliwia załadunek barrek na zanurzenie 1,20 m przy poziomie niskich stanów wody (NW).

Istotne jest to, że projekt został wykonany z założeniem wykorzystania materiałów i urządzeń, jakie były w posiadaniu inwestora, a nie jak to bywa zazwyczaj, że materiały są zamawiane zgodnie z wymogami projektowymi.

W roku 2003 w porcie Głogów przeładowano 180 tys. ton. Szacuje się, że podczas normalnych stanów wody (około SW) zdolność przeładunkowa przy zbudowanym nabrzeżu wyniesie 4,5 tys. ton na dobę, a więc przyjmując długości okresu nawigacyjnego tylko 270 dni, przeładunki osiągną wielkość ok. 1,2 mln ton/rok.

Inwestor i wykonawca:

Port Handlowy Głogów Sp. z o.o.

Projektant: mgr inż. Marian Kosicki

Janusz, ja Tobie opowiem...

Z Holandią można spotkać się we Wrocławiu i to w nieoczekiwanych okolicznościach. Na wielką uroczystość zostałem zaproszony do IKS „Śleza” przez Andrzeja Gębarskiego. Był to wspaniały człowiek, któremu „Śleza” zawdzięcza rozbudowę obiektu przy ul. Na Grobli. Pracy tej oddał całe swe serce, które nie wytrzymało tak ogromnego wysiłku. Jednak na wspomnianej uroczystości dwoił się i troił, jako jeden z organizatorów. W pewnym momencie podszedł do mnie w towarzystwie dostojnego mężczyzny pod muchą. *Pan Feliks Malanowski* – przedstawił – *na pewno znajdziecie wspólne tematy*. Na pewno dobrze poinformowany przez Andrzeja zapytał: *To ile miałeś na setkę?* Odpar-

łem: *11,7*. Zmierzył mnie wzrokiem – *Według mnie, liczę najwyżej na 12,5*. Był to prześwietny człowiek. Erudyta, facecjonista, miał wielki talent przyszywania łątek w taki sposób, że nawet obiekt docinki śmiał się do rozpuku. Olimpijczyk, reprezentant Polski w biegu na 100 m w roku 1924 w Paryżu. Ale co to ma wspólnego z Holandią? A ma. Pracował w banku we Wrocławiu, gdzie w tym czasie obowiązywał wielki *bon ton*. Ale Pan Feliks był ponad wszystko. Kiedy w dzień imienin panie składały mu życzenia, każdej wręczał kwiat czarnego tulipana, które dzień wcześniej sprowadzał z Harlemem.

myk

Krótką historia szkolnictwa żeglugowego (3)

Nie sposób opisać wszelkie reorganizacje i różne przekształcenia jakie przechodziła szkoła żeglugi śródlądowej we Wrocławiu. Taki los spotykał niemal wszystkie szkoły o zawodowym profilu kształcenia. Jednak mimo wszystko wrocławska szkoła oddziaływała na inne ośrodki żeglugowe w Polsce. Wpływało to więc również na postrzeganie naszego miasta w całym Kraju, gdzie absolwenci podejmowali pracę i szczylicili się ukończeniem szkoły wrocławskiej. Wiadomo, jedyna taka, unikalna szkoła.

Specjalności, jaką absolwenci nabywali w szkole były różne i wynikały z potrzeb gospodarczych kraju czy regionu. Najstarszymi były marynarz żeglugi śródlądowej, mechanik żeglugi śródlądowej i operator sprzętu dróg wodnych. Następnie, kiedy żegluga zaczęła się rozwijać zaistniała konieczność kształcenia kadr dla stoczni. Powstały więc w szkole nowe specjalności jak monter kadłubów statków rzecznych i monter maszyn i urządzeń statków rzecznych.

Wreszcie przyszedł czas, że szkoła uzyskała status technikum. Technicy otrzymywali tytuły technika nawigatora, mechanika, technika żeglugi śródlądowej, budowy statków, eksploatacji portów, dróg wodnych, meteorologii, budownictwa wodnego i kształcenia środowiska. Łącznie szkoła kształciła w czternastu specjalnościach. Wprawdzie są to specjalności obracające się wokół wody, ale trzeba przyznać, że szkoła zawsze potrafiła sprostać stawianym zadaniom i pozyskać do nauczania kadrę o najwyższych kwalifikacjach. Poziom kształcenia też był wysoki, w tym również w zakresie przedmiotów ogólnokształcących. Absolwen-

ci technikum w zasadzie nie mieli trudności w dostaniu się na studia wyższe. I to w najróżniejszych kierunkach i na różnych uczelniach Polski.

Szkoła posiadała wydziały w miejscowościach takich jak Warszawa, Giżycko, Płock, Koźle i Bydgoszcz. Z ośrodków tych absolwenci rozjeżdżali się do najdalszych miejscowości w Polsce. Przeciętnie szkołę opuszczało około 170 absolwentów w roku. Wraz z nimi podążała sława szkoły żeglugi we WROCŁAWIU.

Ale Wrocław nie chce tej szkoły. Czy Wrocław? Nie, to tylko grupka ludzi pozbawionych wyobraźni, głuchych na wszelkie argumenty. Ale mają władzę! Mocą swej władzy mogą zrobić to, co tylko im odpowiada. W ślad za decyzjami widzimy jak zaciera się w gmachach szkoły wszystko co może przypominać „śródlądówkę”. Tradycja zostanie odrzucona, kadra zapomniana, absolwenci w niebycie.

My jednak nie potrafimy zapomnieć i będziemy nieść w Polskę imię tych co zdecydowali.

Działo się to w grodzie Wrocław Anno Domini 2002, którym władał Rafał Dutkiewicz, najstarszym rajcą był Stanisław Huskowski, pieczę nad scholarstwem sprawowała Grażyna Tomaszewska.

Wyrzucono wóczas na śmietnik historii szkołę zasłużoną dla grodu, a kształcąca dla kraju rzesze sprawnych wodniaków, a beneficjentem został Aleksander Dobrzycki, władający jak najbardziej najogólniejszą szkołą nr XIV.

Od Redakcji

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

Zapiski o Odrze i żegludze odrzańskiej

Część IV. Jazy przemysłowe

Wzmianki o transporcie wodnym i młynach wodnych na Odrze pochodzą z tego samego okresu tj. pierwszej połowy XIII w. Za czasów rządów Bolesława Krzywoustego, jego namiestnik Piotr Dunin sprowadza do Wrocławia benedyktynów z Tyńca. Obdarowani wielkimi nadaniami zakonnicy rozpoczynają działalność gospodarczą, w tym budowę młynów wodnych. Koła wodne napędzają również kuźnie, wodociąg miejski, folusze itd. Rozwój rolnictwa w dolinie rzeki pociągał za sobą rozwój przetwórstwa. Zboże na mąkę czy kaszę przerabiano w młynach, wykorzystując energię wodną. Od początku jednak młyny stanowiły przeszkodę dla żeglugi.

Zapiski z 1375 r. podają o istnieniu 11 jazów młyńskich – w Opolu, Brzegu, Wrocławiu (2), Lubiążu, Ścinawie, Chobieni, Głogowie, Białobrzeziu i Kielczu.

W roku 1550 na przestrzeni od Opolu do Krosna Odrzańskiego wymienia się następujące lokalizacje jazów młyńskich: Opole, Brzeg (2), Oława, Wrocław (3), Brzeg Dolny, Pogolewo, Lubiąż (2), Domaszków, Ścinawa, Leszkowice, Chobienia, Lubów, Radoszyce, Bełcz, Wilków, Głogów, Białobrzezie, Kielcz. Razem 22 młyny.

W jazach pozostawiano przejście dla statków, które jednak stanowiły dla nich utrudnienie. Najczęściej były to „dziury dla statków”, najprymitywniejszego rodzaju, które zasadniczo były przerwą w jazie. Pochyłe dno przerwy wykładano deskami, co umożliwiało gwałtowny spływ w dół rzeki, a górę przeciągano statki za pomocą wind. Działo się tak jeszcze w XIX w. Dlatego już wcześniej zaczęły się skargi, a władze musiały wydawać odpowiednie zarządzenia. Pierwsze z roku 1337 nakazywało usunięcie jazów, albo urządzenie śluzy grunтовой o szerokości 16 łokci i 1 piędzi. W wypadku jazów zalecano obniżenie piętrzenia i obniżenia otworów sięgających dna. A jakie to były śluzy?

Wiemy wszyscy, jak przebiega operacja śluzowania statków. Aby uzmysłowić, jak niegdyś uprawiano żeglugę, przytaczam za Hermanem dochodzenie urzędowe z 1738 r. o stosunkach w Ścinawie. Były tam dwa urządzenia, śluza i wyciąg dla statków. A oto co odnotowała komisja:

„...wspomniany wyciąg, przez który statki muszą być przepuszczane przy średniej wodzie przez większą część roku jest jednak jeszcze niebezpieczniejszy dla statków, ponieważ zamiast, jak to bywa przy tego rodzaju wyciągach, gdy statek spuszcza się z góry i górne wrota są już zamknięte, wówczas powoli otwiera się dolne wrota do wypuszczenia wody, zanim całe wrota są podniesione i statek grzecznie wypływa, to tu jest przeciwnie, już z powodu przegniłej i dziurawej podłogi strasznie dla patrzenia nawet z zewnątrz, jak statek, który powinien opuszczać się pewnie na opuszczanej wodzie (skoro tylko górne wrota są już zupełnie zamknięte) w jednej chwili jakby to miało wszystko iść w kawałki spada na dół o trzy łokcie...

...Ażeby statki nie opadały aż na dno pokryte kamieniami [...] muszą żeglarze uwiązać je linami do pali bocznych czem one uniknąć właśnie opisanego wypadku utrzymywane są w powietrzu i powoli opuszczane są na dno...”

Opis ten dedykuję wszystkim bosmanom, którzy „za moich czasów” tak często narzekali na szybkie opuszczanie wody w komorze śluzowej. Chłopy, już trzysta lat temu trzeba było umieć „fajrować”!

Nadchodził czas, gdy postęp techniczny związany z uzyskiwaniem innych rodzajów energii powoli eliminował młyny wodne na rzekach takich jak Odra. Żegluga stawała się swobodniejsza. Pozostałości po jazach młyńskich usuwano przez długie lata i usuwane są do dziś.

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 nadbord@pwr.wroc.pl; <http://www.nadbord.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