

# PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn Nr 7

marzec 2004 r.

## Otwieranie okresu nawigacyjnego

Za okres nawigacyjny uważa się część roku kalendarzowego, w którym ruch statków może się odbywać bez przeszkód wynikających z zamarzania wody lub spływu lodów. W latach wcześniejszych okres ten wyznaczany był określonymi datami, tj. od 15 marca do 15 grudnia. Otwarcie nawigacji poprzedza sondowanie i trałowanie szlaku żeglownego, które wykonuje administracja dróg wodnych.

W państwowych przedsiębiorstwach żeglugowych przed otwarciem nawigacji odbywały się rytualne narady z kierownikami statków. Miały one bardzo ważne znaczenie. Załogi pływające poznawały osoby odpowiedzialne w dyrekcji za eksploatację statków, zgłaszały uwagi eksploatacyjne oraz uwagi dotyczące stanu szlaku żeglownego, które dyrekcja miała obowiązek przekazywać administracji dróg wodnych. Nie bez znaczenia było bezpośrednie spotkanie kapitanów w celu wymiany doświadczeń i wyjaśnienia pre-

tensji z poprzedniego okresu nawigacyjnego, gdy podczas trudnych manewrów dochodziło do nieporozumień. Łącznie stwarzało to niepowtarzalną atmosferę poznania i zrozumienia.

Obecnie członkowie załóg pływających są małtkimi trybikami w maszynierii pracującej dla armatora. Kapitan dostaje polecenie i dalej musi radzić sobie sam, jak potrafi.

Ciekawe też były zasady pierwszych ruchów statków w nowym okresie nawigacyjnym. Najważniejszy był przesąd nakazujący wykonanie pierwszego manewru maszynami wprzód. Jeżeli sytuacja na postoju stwarzała takie warunki, że nie można było wykonać tego manewru, odbywały się długie narady między kapitanem a mechanikiem. Efekt był taki, że kapitan przekazywał telegrafem komendę naprzód, a mechanik wykonywał np. jeden impuls obrotu śruby do przodu. W tym czasie na wszelki wypadek załoga pokładowa stała na stanowiskach przy cumach.



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

W pierwszym ruchu załoga musiała być w komplecie. Jeżeli brakowało choć jednego członka załogi, taki bywał wypożyczany z innego statku. I konkretnie z takiego samego stanowiska.

## Spotkanie Fanklubu z prof. Janem Stańdą

Fascynującą opowieść o rejsie Odrą kajakiem snuł na ostatnim spotkaniu „Bractwa Mokrego Pokładu” prof. Jan Standa. Przypomniął rzekę czerwca 1946, przesłoniętą zniszczonymi mostami i niedostępnymi, często zaminowanymi brzegami.

Podczas okresu nawigacyjnego żaden statek nie wyszedł z portu między godz. 12 a 13. W tym czasie diabeł tańczył na Odrze i mógł spowodować wypadek.

W ostatnim numerze Biuletynu przywołaliśmy oryginalne sprawozdanie z rejsu złożone przed laty przez prof. Jana Stańdę w archiwum Politechniki Wrocławskiej. Dziękujemy Pani mgr Gabryeli Januszewskiej – archiwum to prowadzącej, że udostępniła nam ten unikatowy materiał.

## W Muzeum Drogownictwa

W Szczucinie nad Wisłą odbyło się 27 lutego spotkanie twórców wyjątkowego muzeum, powstałego całkiem niedawno z inicjatywy skromnego technika drogownictwa Marceliego Bochenka. Dokonał dzieła imponującego. Dla realizacji swej idei pozyskał wielu ludzi dobrej woli, i tych z regionalnej krakowskiej dyrekcji dróg krajowych i tych z Dyrekcji Generalnej Dróg Krajowych i Autostrad. W Szczucinie powstał imponujący budynek ekspozycyjny, skansen i warsztat konserwacji zabytków. Wznosząc ten pomnik drogownictwa polskiego Marceli, niejako po drodze... windy muzealnej użył Papieżowi Janowi Pawłowi II w czasie jego pielgrzymki do Lwowa.

Dziękował wszystkim, którzy pomysł muzeum wsparli. Był wśród nich prof. Stanisław Januszewski, który ideą ochrony zabytków zaraził Marceliego, skłaniając go w 1987 r. do udziału, w prowadzonym pod jego kierunkiem

na PWr, Międzynarodowym Studium Archeologii Przemysłowej. Marceli powiada, że wówczas na statku „Westerplatte”, bowiem w rejsie z Gliwic do Szczecina, przez dwa tygodnie, Studium było realizowane, jego pomysł dojrzał a on sam zyskał pewności, że warto mu poświęcić kawał życia.

W Szczucinie prof. Januszewski mówił o rewalizacji statków odrzańskich i flotyli Fundacji, zaś jego student – Grzegorz Łużny – o swoich pracach na „Nadborze” i w parowozowni dzierzoniowskiej przy rekonstrukcji i konserwacji zabytkowej aparatury i urządzeń technicznych.

Po Marcelim przejechał niegdyś walec parowy. Możliwe, że podobny trafi do Dzierżonowa – na ekspozycję Sowiogórskiego Muzeum Techniki FOMT, jako pomnik techniki i człowieka, o którym snuć można by niekończącą się opowieść.



Marceli Bochenek



Muzeum Drogownictwa

## MŁYNY – KLARA I MARIA

Znajdują się na północ od Wyspy Piasek, między ramionami Odry Północnej i Południowej.

Należy założyć, że na pierwotnej budowlu, jaką był być może już w X wieku jaz – powstały młyny wodne. Młyny górnego stopnia piętrzącego powstały na skutek działalności gospodarczej klasztorów. Pierwsze wiadomości dotyczące wykorzystania energii wodnej rzeki w obrębie Wrocławia odnotowano w kronikach z 1242 roku. Mówią ona o istnieniu, w pobliżu Ostrowia Tumskiego, młyna wodnego Arnold, który wkrótce otrzymał nazwę Klara. Równoległe do niego wybudowano w 1288 roku nowy młyn, nazwany Klara II. Urządzenia hydrotechniczne młynów składały się z rynien roboczych, przystosowanych do umieszczenia w nich kół wodnych podsiębiernych – po cztery w każdej rynnie, osadzonych na masywnych osiach,



Młyn Maria

wykonanych z dębowych belek. Dno rynien, długości około 48 metrów, wyłożono płytami granitowymi. Ceglane mury oporowe wykonano w kilku rodzajów wątków. Przy wlotach do rynien niegdyś istniały konstrukcje zasuw odcinających i regulujących dopływ wody na koła młyńskie. Nad wschodnią częścią młynów roboczych usytuowano dwuprzęsłowy most drewniany.

W kronikach z 1314 roku wspomina się o Młynie Maria oraz o znajdującym się obok niego młynie imienia Bożego Ciała. Oba te młyny spłonęły w 1844 roku, po czym odbudowano je pod nazwą Feniks, jako że

odrodziły się z popiołów. Oba młyny zbudowano z drewna i wyposażono w trzy koła wodne. W latach 1844–1846 przebudowano je w stylu późnoklasycystycznym, a w 1846 roku na tyłach obu młynów dobudowano spichlerz o konstrukcji ryglowej i drewniany most. Dawny Młyn Bożego Ciała (Feniks) wyposażono w 1855 roku w amerykański system przemiału zboża, oparty na czterech złożeniach kamieni młyńskich. W latach 1891 i 1893 nastąpiła dalsza przebudowa młynów. W XIX i na początku XX wieku dokonano modernizacji kół i urządzeń mechanicznych. Przebudowano i umocniono również nabrzeża i rynny wodne.

Po II wojnie światowej oba młyny (nazywane Maria) były wielokrotnie przebudowywane, w wyniku czego usunięto większość dawnych urządzeń. A w latach 60. XX wieku młyny pozabawiono ostatecznie napędu wodnego i przystosowano do napędu elektrycznego. Urządzenia napędu wodnego zdemontowano i zniszczono. Zamierzano nawet zasypać rynny robocze. W latach 90. przy Młynie Maria leżało przy nabrzeżu ostatnie wymontowane wielkie koło wodne. Ciekawe dokąd trafiło? W 2001 roku oddano wyremontowany upust powodziowy Młynów Klary i Maria.

We Wrocławiu nie zachowało się żadne pracujące koło wodne. Po innych zakładach (poza młynami) nie ma śladu – dopiero dokładna analiza archiwów i archeologia przemysłowa mogła by dać szczegółową odpowiedź na pytanie gdzie i jakie zakłady się znajdowały.

Młyn „Maria” jest ostatnim pracującym młynem w mieście na Odrze – choć korzystającym wyłącznie z energii elektrycznej.

*Ryszard Majewicz*



Rynny młyna Klary

# Projektowanie i budowa statków we Wrocławiu.

## Barki motorowe

### Barka motorowa BM-500

Barka motorowa BM-500 jest typowym statkiem żeglugi śródlądowej przeznaczonym do przewozu ładunków masowych i drobnicy. Posiada 3 kryte ładownie o pojemności 560 m<sup>3</sup>. Pomieszczenia mieszkalne statku przewidziane są dla sześciu członków załogi. Konstrukcja kadłuba całkowicie spawana o poprzecznym systemie wiązań. Barka wyposażona jest w 2 śruby napędowe pracujące w dyszach Korta.

Wymiary główne:

długość całkowita	$L_c = 57,00$ m
długość konstrukcyjna	$L = 55,50$ m
szerokość całkowita	$B_c = 7,54$ m
szerokość konstrukcyjna	$B = 7,50$ m
zanurzenie konstrukcyjne	$T = 1,70$ m
wysokość w burcie	$H = 2,00$ m
wysokość nierozbieralna	$h_n = 3,90$ m

Napęd główny:

- dla pierwszych 14 jednostek

2 silniki Buckau Wolf	
typ	S6DV224
moc silnika	$N = 150$ KM
obroty silnika	$n = 750$ obr/min.
przekładnia redukcyjna	$i = 2:1$

- dla następnych 70 jednostek

2 silniki SKL – Magdeburg	
typ	6NVD24
moc silnika	$N = 150$ KM
obroty silnika	$n = 750$ obr/min.
przekładnia redukcyjna	$i = 2:1$

- dla następnych jednostek

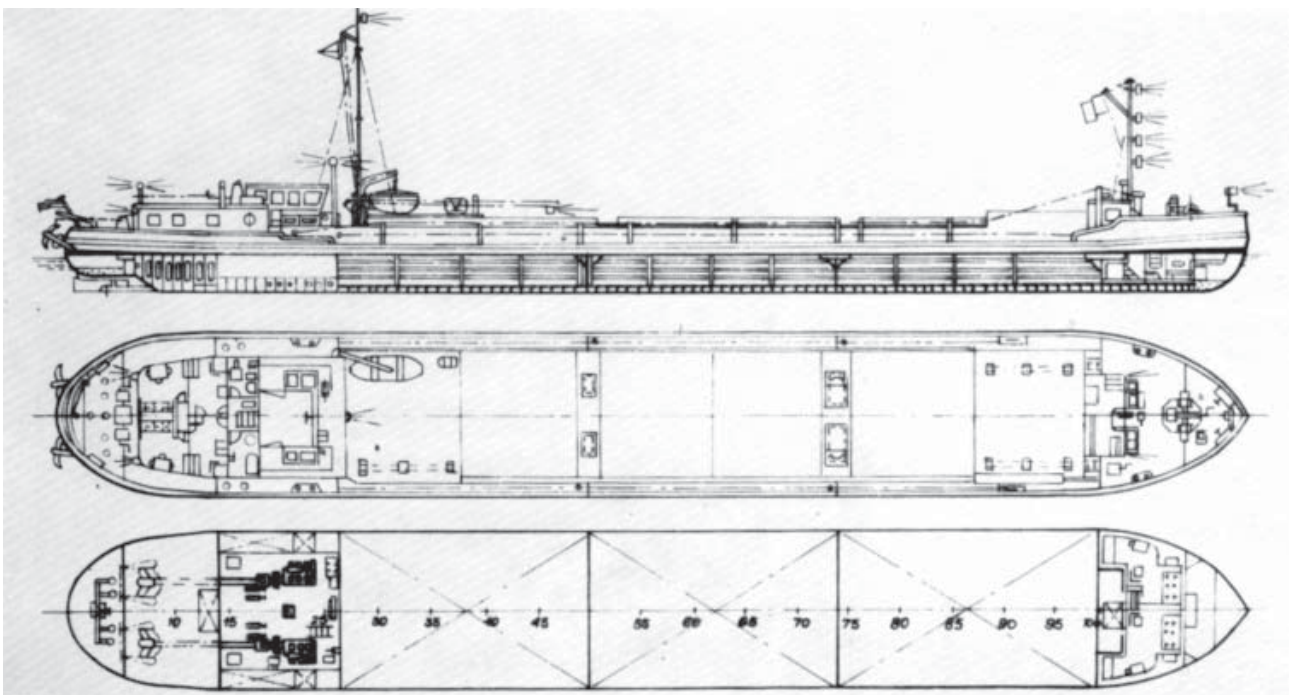
2 silniki Puck	
typ	B120
moc silnika	$N = 120$ KM
obroty silnika	$n = 425$ obr/min.

- dla następnych jednostek

2 silniki Puck	
typ	B150
moc silnika	$N = 150$ KM
obroty silnika	$n = 475$ obr/min.

Pierwszą barkę motorową BM-500 zwodowano w 1959 roku. Zbudowanych zostało ponad 300 jednostek. Eksploatowane były w zdecydowanej większości przez Żeglugę na Odrze oraz Żeglugę Szczecińską, Żeglugę Bydgoską i Żeglugę Gdańską. Kilka jednostek zakupiła również Československa Plavba Labsko-Oderska.

Wojciech Śladkowski



## *Odplynęto z wielka falą odrzańską...*

*Wielki rumpel na plauerce,  
Bosman też ma duże serce.  
Kupi winko, łyknie piwko,  
Z winkiem pędzi naprzeciwko  
I szybciotko ściąga portki  
Na tapczanie u swej Dorki.*

Karol Groń miał oryginalne poczucie humoru. Pływał na barce holowanej typu „wrocławka” i był dobrym bosmanem. Sternik zaliczał się, jakby to powiedzieć do „wolnomyślicieli”. Z tego wynikały przeróżne zabawne sytuacje. Na przykład, gdy w trakcie postoju na stoczni nie było marynarza, sternik kazał „naciopać” drewek do piecyków i kuchenki. Żeby tylko był odpowiedni wymiar! Długość nie mogła przekraczać 20 cm. Kiedy sternik przebywał w biurze stoczni Karol szybko na stolarni napiłował drewiek, ale długości 40 cm. Złożył na pokładzie i poszedł na miasto. Kiedy wracał, sternik zauważył go z daleka. Od razu rozpoczął się niesamowity wrzask. Karol z przekory spokojnie zaczął udowadniać, że drewienieka są przygotowane zgodnie z poleceniem. Dopiero, gdy sternik zademonstrował, że drewienieka do

piecyka nie wchodzi, spokojnie zebrał je i za pięć minut przepiłował wszystkie na pół. Teraz już pasowały do piecyka, ale sternik długie lata opowiadał wszystkim, kto chciał słuchać, jak to Jacek nie potrafi „ciopać” drewek do piecyka.

Innym razem stali w porcie czekając na rozwój wydarzeń. Miedonia wzrastała. Sternik kazał Karolowi postawić znak, aby mieć orientację czy woda rośnie, czy opada. Na drugi dzień pyta:

– Karol, jak tam woda?

– Utrzymuje się. – padła odpowiedź.

– Jak to się utrzymuje, kiedy widzę świeżo zalane kamienie nabrzeża? A gdzie posta wiłość znak?

– Narysowałem kreskę kredą na burcie barki.

– Kto to widział? – pinił się sternik – Przecie, jak woda rośnie to barka się podnosi! Karol spokojnie pokazał wbity pal na brzegu z pięknie wymalowaną podziałką. Odczytał z kartki notowania. Od 18. do 22. przybyło 7 cm, do 6. rano do tej chwili 31 cm.

*myk*

# Zapiski o Odrze i żegludze odrzańskiej

## Część VIII. Regulacja koryta rzeki

Zabezpieczając tereny nadrzeczne wałami przed wylewami wód powodziowych wykonywano również regulację koryta rzeki. Sposób prowadzenia regulacji można podzielić na kilka etapów. Wynikało to z rodzącej się wiedzy technicznej, prób różnych rozwiązań, doświadczenia, ale i w wielu przypadkach od nastawienia kierujących robotami lub osobami przyznającymi środki na regulację.

W pierwszej kolejności wykonywano prostowanie koryta rzeki poprzez przekopy. Przypuszcza się, że pierwszy znaczący przekop wykonano w rejonie Gozdowic w 1717 roku. Planowe roboty wg zaleceń rządowych wykonywane były od ok. 1730 roku, którymi kierowali Schubarth i van Haarlem, a od 1746 Neuwertz i jego synowie. Pierwsze długie przekopy wykonywano na odcinku od ujścia Nysy Kłodzkiej do Urazu poniżej Wrocławia. Następnie odnotowuje się intensywne roboty w okręgach: Racibórz, Opole, Ścinawa i Zielona Góra. Ocenia się, że poprzez przekopy bieg Odry został skrócony o ok. 20%. Zakres wykonywanych w różnych okresach przekopów obrazuje zamieszczona obok mapka. Uświadamia ona również, jak dochodziło do skracania pierwotnego biegu rzeki.

Równocześnie z przekopami wykonywano zawiklanie odsypisk. Powodowało to stabilizację zaplanowanego kierunku trasy, co stanowiło już wstęp do właściwej regulacji.

Najprostszymi budowłami regulacyjnymi były opaski brzegowe, których konstrukcja ulegała z czasem zmianie. Zabudowę ostrogową rozpoczęto ok. 1750 r. System ten był już znany do dawna i w dorzeczu Odry stosowany na mniejszych rzekach (np. na Bobrze). Na szerszą skalę na Odrze wprowadzony został w 1787, a głównie w 1791. Jednakże Neuwertz, który położył duże zasługi przy regulacji Odry, nie był zwolennikiem zabudowy ostrogowej. Podporządkował się jednak rozkazowi gabinetowemu z 1801 r.

Konstrukcja budowy ostróg ulegała również pewnym przeobrażeniom. Z lekkich faszynadowych, w roku 1851 przekształciły się w faszynadowo-kamienne, jakie w zasadzie buduje się

do dziś. Podwodną część ostrogi tj. podbudowę wykonywano z obciążonej kamieniami faszynady, natomiast korpus ponad średnią wodą z pakunku faszynowego. Skarpy budowli zostały ubezpieczone narzutem kamiennym, a korona obrukowana. Systematyczną regulację Odry na odcinku opolskim ukończono w 1868 r., a na pozostałym w 1885 r.

Odcinek od Warty do Szczecina uważano początkowo za nie wymagający regulacji. Regulacja Odry środkowej (łącznie z wcześniejszymi przekopami) spowodowały silne zapiaszczenie poniżej Warty. Dno rzeki podniosło się znacznie w ciągu 150 lat, miejscami do 4 m. Po roku 1850 roboty regulacyjne były wykonywane od ujścia Warty do Kanału Winawskiego.

W wielu publikacjach podaje się następujące porównanie. Ren był regulowany siedmiokrotnie, a Odra tylko raz i to zabudowa na średnią niską wodę nie została zakończona. Stąd występujące utrudnienia żeglugowe w postaci licznych przemiałów limitujących głębokość tranzytową, a więc nie wykorzystanie ładowności statków. Poprawę warunków uzyskuje się poprzez zasilanie wodą ze zbiorników retencyjnych oraz prowadzenie robót pogłębiarskich.

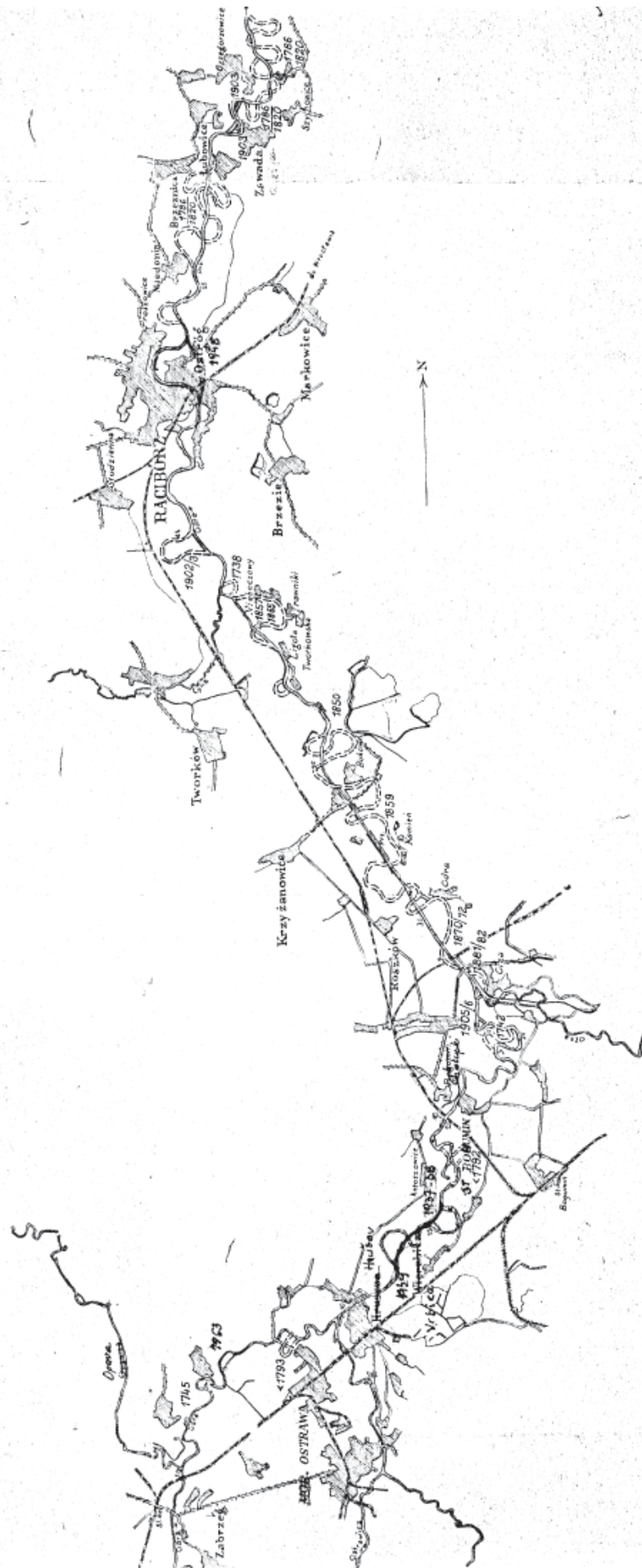
W okresie II wojny światowej nie były prowadzone na Odrze w odpowiednim zakresie roboty utrzymaniowe drogi wodnej. Pod koniec wojny całkowicie ich zaniechano, a przejście frontu dokonało znacznych zniszczeń. Odtworzenie budowli regulacyjnych zostało zakończone na początku lat sześćdziesiątych. Stopniowo następowało jednak zaniechanie robót konserwacyjnych. Skutek tego obecnie jest taki, że niezadługo osiągnięty zostanie stan z 1945 roku.

Nie ma na Odrze przedsiębiorstw specjalistycznych, wykonujących budowę czy konserwację budowli regulacyjnych. Pogłębiarki, które niegdyś służyły do poprawy głębokości na szlaku żeglownym służą obecnie do komercyjnego wydobywania kruszywa. Wbrew opiniom uznanych autorytetów roboty takie są konieczne ze względu nie korygowaną od wieków trasę regulacyjną.

*Marian Kosicki*

# Odra

1.00 kmO do km64.  
(Racibórz)



17.E.228/1

## Moje refleksje po spotkaniu z członkami Bractwa Mokrego Pokładu

Początkowo pomysł uczestnictwa w tym przedsięwzięciu wydawał mi się zły. Szczerze powiedziawszy, żegluga nigdy mnie nie interesowała. Zdecydowałem się wziąć w tym udział głównie po to, aby poznać coś nowego. I był to strzał w dziesiątkę, ponieważ członkowie Bractwa okazali się wspaniałymi i ciekawymi ludźmi, a żegluga, którą ci ludzie zajmowali się przez całe życie, stała się moją pasją. Jako przyszłego studenta historii interesują mnie głównie dzieje żeglugi. Pozytywnym aspektem tej sprawy jest chęć tych ludzi do odbudowy żeglugi na Odrze. Ich determinacja w dążeniu do tego celu. Uważam, że ta sprawa powinna być nagłośniona, aby więcej ludzi zainteresowało się Bractwem; być może byłby wśród nich ktoś, kto mógłby wspomóc Bractwo finansowo. Drugą rzeczą, która zwróciła moją uwagę, jest fakt, iż członkowie Bractwa mają bardzo interesujące doświadczenie życiowe związane z pracą na Odrze.

Nie pozostaje mi nic innego, jak tylko życzyć całemu Bractwu wszystkiego najlepszego w przyszłości, aby zrealizowało ono wszystkie swoje cele.

*Andrzej Ośmiałowski  
kl. IV b*

5 czerwca 2003 r. o godz. 17.00 po raz pierwszy uczestniczyłem, razem z innymi kolegami, w spotkaniu Bractwa Mokrego Pokładu. Przywitano nas bardzo mile. Mieliśmy też okazję skosztować typowo żeglarskiego jadła – chleb ze smalczykiem przełożony kiszonym ogórkiem, do tego soki i napoje. Po krótkim zapoznaniu się z poszczególnymi osobami biorący-

mi udział w tym spotkaniu przedstawiono nam plan działania Bractwa. Posłuchaliśmy też wystąpienia pana Jerzego Kraśniewskiego na temat zaktywizowania turystyki wodnej na Odrze i jej dorzeczu. A cel jest ważny – jak zachęcić firmy komercyjne do organizowania wypoczynku właśnie na Odrze.

Jako uczestnik spotkania odniosłem wrażenie, iż ludzie, którzy je organizują, potrzebują wsparcia ludzi młodych, przedsiębiorczych, chcących coś zdziałać dla swojego regionu (a przy okazji dla siebie). Potrzebujemy pomocy ludzi znających się na żegludze, którzy mogą nam przekazać swoje doświadczenia i wiele informacji związanych z Odrą, a my, ludzie młodzi, możemy działać na rzecz gospodarczego i turystycznego wykorzystania rzeki.

Można by zadać sobie pytanie, dlaczego to my powinniśmy zająć się tą sprawą, a nie osoby, które ponoszą za to odpowiedzialność, np. Ministerstwo Infrastruktury czy Ministerstwo Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. Ale to my będziemy ponosić kiedyś odpowiedzialność za nasz region, dlatego warto przygotować sobie mocne fundamenty na potrzeby naszych przyszłych zadań, związanych z poprawą dzisiejszej sytuacji. I nieważne, czy będziemy ludźmi biznesu, czy osobami sprawującymi jakąś władzę, czy też zwykłymi, uczciwymi obywatelami, nikt nas nie zwolni od odpowiedzialności. Dlatego członkowie Bractwa budzą mój szacunek, że chcą coś zmienić, a myślę, że jeśli weźmiemy z nich przykład, to i my możemy być kiedyś wzorem dla przyszłego pokolenia.

*Paweł Miter  
kl. IV c*

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](mailto: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