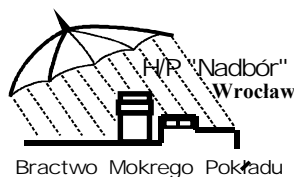


PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn Nr 9

maj 2004 r.

Most spawany Stefana Bryły

Światową sławę zyskał most w Marzęcinie, na Słudwi pod Łowiczem, pierwszy w Europie most stalowy o konstrukcji spawanej. Powstał w 1928/1929 r., eksploatowano go do 1977 r., po czym w trakcie przebudowy drogi krajowej Warszawa –Poznań przesunięto nieco w górę rzeki by utrzymać ten pomnik techniki dla potomnych. To most niewielki, o długości 27 m i szerokości 6,2 m, którego konstrukcję wykonano w słynnych z budowy setek mostów w Polsce i w Rosji zakładach „K. Rudzki i S-ka” w Mińsku Mazowieckim. Był dziełem Stefana Bryły, które zapoczątkowało nową epokę inżynierii budowlanej.

Stefan Władysław Bryła (1886–1943) ukończył lwowską Szkołę Politechniczną, w rok po studiach, w 1909 r. obronił pracę doktorską, w 1910 r. uzyskał habilitację a studia w zakresie mechaniki i statyki stalowych konstrukcji budowlanych uzupełniał na Politechnice w Charlottenburgu, w słynnej École des Ponts et Chaussées w Paryżu i na Uniwersytecie londyńskim. Łącząc teorię z praktyką rok pracował w USA, przy budowie słynnych drapaczy chmur Nowego Jorku, Chicago i Detroit. W 1921 r. otrzymał tytuł profesora Politechniki Lwowskiej, od 1934 kierował katedrą Budownictwa Konstrukcyjnego Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej.

Stefan Bryła wprowadził do teorii mostów pojęcie przestrzennej powierzchni wpływowej i podał próbę rozwiązania zagadnienia tzw. bryły wpływowej. Podał także zasady obliczania i projektowania żelbetonowych przepustów skrzynkowych. Przedstawił również teoretyczne założenia spawania elektrycznego stalowych konstrukcji budowlanych i opracował syntetyczne ujęcie tej problematyki. Przenosząc zaś wyniki swych stu-

diów do praktyki opracował konstrukcję spawanego elektrycznie mostu drogowego na Słudwi. Wykazał przy tym korzyści ekonomiczne tego rozwiązania – zmniejszenie masy konstrukcji z 70 ton konstrukcji nitowanej do 56 ton spawanej.

Stefan Bryła był również tym, który wprowadził do konstrukcji budowlanych tzw. dźwigary ażurowe, czyli przecięte i zespane belki dwuteowe z otworami sześciobocznymi. Zaprojektował też żelbetonowe konstrukcje budowlane 9-kondygnacyjnego gmachu Państwowego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych w Warszawie, oparte na szkieletie stalowym z kopułą z elementów rurowych. Jego dziełem jest także konstrukcja 16-piętrowego wieżowca „Prudential”, obecnie znanego jako hotel „Warszawa”. Do budowy 66-metrowego wieżowca zużyto 1500 ton stali, 2 mln cegieł i 2 tys. ton cementu. Szybko jednak budynek wzbudził liczne kontrowersje, zaczęto się oburzać, że jest za wysoki, że zasłania widok i światło słoneczne. Mieszkańcy okolicznych kamienic żądali ogromnych odszkodowań, a nawet wyburzenia drapacza chmur. Jednak do tak drastycznych kroków nie doszło i budynek stał spokojnie aż do drugiej wojny światowej. W roku 1938 zamocowano nawet na jego szczycie eksperymentalny maszt telewizyjny.

Stefan Bryła zaprojektował także konstrukcję gmachu warszawskiej PKO, hali targowej i gmachu Izby Skarbowej w Katowicach. Opracował normę obliczania i projektowania konstrukcji betonowych oraz żelbetonowych. Zajmował się także teoretycznymi zagadnieniami kształtowania profili walcowanych, przystosowanych do spawania. Jako pierwszy w Polsce opracował przepisy dotyczące spawania konstrukcji stalowych. Po raz

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

pierwszy na świecie w 1937 r. zastosował przy budowie Biblioteki Jagiellońskiej spawane, puste wewnątrz słupy stalowe, będące jednocześnie przewodami wentylacyjnymi.

Jego dzieła znajdujemy nad Słudwią i w Warszawie, w Katowicach i w Gdyni, obok mostu to obiekty publiczne, mieszkalne, hale i budowle przemysłowe, jak te w Centralnym Okręgu Przemysłowym. Prowadzą w dzieje nauki i techniki polskiej i sztuki budownictwa mostowego świata, a Polacy, w XIX stuleciu rozproszeni w świecie, wnieśli do niej wkład znaczący.

W Cesarstwie rosyjskim zasłynął inżynier-general Stanisław Kierbedź, twórca wielu stalowych, kratowych, mostów nitowanych. Tego, zbudowanego w Warszawie już nie ma, ale wciąż eksploatowany jest jego most w Sankt Petersburgu, czy mniej w Polsce znane mosty kolejowe dalekiej Syberii, na Jeniseju i Obie, długość jednego z nich sięga nawet 3,5 km. W Stanach Zjednoczonych

Ameryki Północnej i w Kanadzie zasłynął z kolei Kazimierz Gzowski, budowniczy setek kilometrów linii kolejowych, który wdrożył do budownictwa kolejowego metody szybkiej budowy mostów stalowych. Szeroko znanym jest ten nad Niagarą, powyżej słynnego wodospadu, powstały niemal w mgnieniu oka, dzięki standaryzacji elementów konstrukcyjnych, doskonałej logistyce i organizacji placu budowy, co sir Gzowskiego wprowadziło do annałów światowego budownictwa mostowego. Lwowska Szkoła Politechniczna zasłynęła z przełomem XIX/XX w. pracami Maksymiliana Thulie, który opracował teorię żelbetonowych konstrukcji mostowych. Dziełem jego naukowej szkoły były pierwsze mosty żelbetonowe powstałe w latach 90. XIX w. we Lwowie i Krakowie. Z tego dziedzictwa i jego otwartości na świat, dziedzictwa chłonnego nowości, wyrósł również Stefan Bryła i jego most spawany na Słudwi.

Stanisław Januszewski

Fanklub Sowiogórskiego Muzeum Techniki FOMT

24 kwietnia 2004 r. w parowozowni dzierzoniowskiej odbyło się pierwsze spotkanie, inauguracyjne działalność bractwa wspierającego program ochrony dziedzictwa przemysłowego i technicznego regionu Gór Sowich i przedgórza sudectkiego. Dominowali kolejarze co cieszy tym bardziej, że bez pomocy tego środowiska nie sposób kultywować jego własnych tradycji, tradycji na tyle bogatych, że zdecydowanie czytelnych w krajobrazach kulturowych Śląska, bogatych w imponujące trasy linii kolejowych, z dziesiątkami nanizanych na nie mostów i wiaduktów, dworców, nastawni i kolejowych wież wodnych.

Miejmy nadzieję, że Bractwo Mokrego Pokładu będzie mogło odwiedzić przyjaciół w Dzier-

zoniowie, udając się tam na pokładzie dyszącego parą parowozu, że będzie mogło prezentować marynarską krzepę – na dreźnie „moja–twoja”. Niecierpliwi tej chwili zapraszamy na pokłady „Nadborą” i „Wróblina”. Do wiosła Panowie, w trosce o utrzymanie materialnych dokumentów naszej pracy.

Tymczasowy zarząd grupy inicjatywnej sowiogórskiego Fanklubu stanowią:

Jan Maga (PKP) – (74) 8173866

Jan Łużny (FOMT) – (74) 8319832

Józef Zawada – (74) 173726

Jan Sulej (PKP) – (74) 154988

Tomasz Śnieżek (radny RM Dzierżoniowa)

– 604 128713

Marian Kosicki



Zebranie Fanklubu

Elektrownie wodne we Wrocławiu

Charakterystyczne dla krajobrazu centrum Wrocławia są obiekty elektrowni wodnych, stanowiące wraz ze śluzą Mieszcząską – Mieszcząński (dolny) stopień wodny ŚrWW. Położone są w pobliżu mostów Pomorskich (południowego i północnego) między gmachami Uniwersytetu Wrocławskiego a Archiwum Państwowego.

Data powstania stopnia to 1334 r., gdy gmina miasta Wrocławia zawarła umowę z bogaczem krakowskim Mikołajem Wierzyńskim. Już w 1272 r. Henryk IV Probus zezwolił miastu na użytkowanie wodociągów, z których pierwszy powstał u wylotu ulicy Kielbaśniczej (przy późniejszym stopniu Mieszcząńskim) i przetrwał prawie 150 lat. W 1538 r. został zastąpiony nowym wodociągiem św. Macieja (zwanym „Kunstem Kocim”), usytuowanym na Odrze koło Tamki, na lewym brzegu stopnia Piaskowego (górnego).

Przy dolnym stopniu piętrzącym, na wschodnim cyplu wyspy Mieszcząńskiej od XIII w. kształtował się wrocławski ośrodek przemysłowy, czerpiący energię z siły wody. Obok młynów funkcjonowały tutaj m.in. słodownie, szlifiernie, papiernie, tartaki i folusze. Do początku XIX w. liczba tych zakładów i kół wodnych nie uległa większym zmianom. Szacunkowo można ocenić, że moc piętrząca tych urządzeń była w przybliżeniu równa mocy uzyskiwanej na górnym stopniu piętrzącym. Można sądzić, że bezpośrednio poniżej jazów i młynów – najpierw stopnia górnego a następnie dolnego – powstawały z czasem wyboje w piaszczystym dnie, a wskutek erozji dennej spadek stopnia stale się powiększał. Powodowało to wiele katastrof i awarii. Znaczne zagęszczenie młynów sprzyjało też pożarom. Po kolejnych, już w 1916 r. miasto zdecydowało się wykupić wszystkie obiekty stopnia, by w ich miejscu wybudować dwie elektrownie wodne, o czym myślano już w latach 90. XIX w.

Inwestycję rozpoczęto w 1921 r. od usunięcia ze starej młynówki, zamkniętej od górnej i dolnej wody grodzami – drewniana i stalową z brzosław Larssena, ok. 3500 zniszczonych pali drewnianych. Jaz stały elektrowni wodnej południowej posadowiono na starych palach drewnianych, które pozostały po wcześniejszych konstrukcjach. Jaz elektrowni północnej, budowanej od 1923 r. oparto również na konstrukcjach starych. Wykonano go jako jaz ruchomy, dwuprzęsłowy, kłapowy, wyposażony w dwie kłapy soczewkowe, o konstrukcji nitowanej. Lewy filar jazu pomyślano tak, że stanowi równocześnie element konstrukcji upustu płuczącego elektrowni, a jego przedłużenie w dół nurtu pełni funkcję podpory

mostu Pomorskiego Północnego. Na filarach skrajnych usytuowano usytuowane maszynownie zamknięć jazu.

Architektura budowli elektrowni wodnych jest modernistyczna. Zasadniczą część brył kształtują hale hydrozespołów. 2 maja 1924 r. odbyła się uroczystość przekazania do ruchu elektrowni Południowej, a rok później Północnej, których łączna moc sięgała 3,44 MW.

W drugiej poł. XX w. w elektrowni Południowej, w miejsce dwu hydrozespołów Francisa wprowadzono hydrozespoły Kaplana, oddane do eksploatacji w 1970 r. Dzięki temu oraz przebudowie w 1959 r. i podwyższeniu piętrzenia stopnia Mieszcząńskiego oraz Szczytnickiego o 96 cm moc elektrowni wodnych zwiększono o niemal 70%. Ale zmiana stosunków wodnych niosła i negatywne zjawiska – zapoczątkowała powolny proces podtapiania zabytkowej części miasta, wzdłuż cofki starego i nowego – wyższego o blisko metr piętrzenia. Mimo pewnych prac, prowadzonych na przełomie lat 50. i 60., dopiero po roku 1990 udało się rozpocząć likwidację tego negatywnego dla substancji komunalnej procesu. Uszczelniono mury oporowe ulicy Grodzkiej, Wyspy Piaskowej oraz Mieszcząńskiej. Roboty na stopniach Śródmiejskiego Węzła Wodnego są wciąż kontynuowane, a ich program i zakres prac stale są rozszerzane, już dzisiaj myśli się o podjęciu robót np. wokół Ostrowa Tumskiego, czy powyżej mostu Piaskowego.

Wykształcenie 2 stopni wodnych na Odrze, w takim kształcie jak znajdujemy dzisiaj to na Śródmiejskim Węźle Wodnym, to przykład (choć zapewne nie zamierzonej) kanalizacji rzeki, wykonanej już w średniowieczu, a włączonej do prac kanalizacyjnych górnej i środkowej Odry z końca XIX i początku XX wieku, które dotrwały do naszych czasów. Powstanie i rozwój w centrum miasta, na dużej rzece dwu stopni wodnych, w tak długim czasie stanowi rozwiązanie unikatowe w skali Europy.

Elektrownie wodne – Północna i Południowa, prezentują rzadkie przypadki działania na jednym stopniu wodnym dwóch elektrowni, w pełni ze sobą zsynchronizowanych, ze wspólną rozdzielnią, dyspozytornią i stacją transformatorową, z których Północna pracuje w układzie bezobsługowym. Stanowią interesujący nośnik informacji ujawniającej nie tylko relacje między rzeką a energetyką czy przemysłem i gospodarką komunalną, między człowiekiem a techniką i technologią, ale również między techniką a architekturą i co wyjątkowo również między techniką – architek-

tura i sztuką. Architekturę przypisuje się Maxowi Bergowi, z którym współpracowali zapewne Ludwig Moshamer i Rychard Konwiarz, konstrukcję budowli nie mniej znanych mostów Trauerowi, Scholcowi i Kirchnerowi. Rzeźbę w granicy przy elektrowni Południowej wykonał profesor wrocławskiej Akademii Sztuk Pięknych – Robert Bednorz, metaloplastykę ogrodzeń, bram i wrót maszynowni obu elektrowni – również związany tą szkołą Jarosław Vonka.

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki od lat podnosi potrzebę wpisania elektrowni wrocławskich w program budowy Otwartego Muzeum

Techniki miasta. Od czasu do czasu, wspólnie z Zakładem Energetycznym WROCLAW S.A., udostępnia te dzieła społeczeństwu, promuje i wciąż ponawia próby przejęcia w użytkowanie opuszczonego przed laty i niszczonego budynku mieszkalnego załogi przy elektrowni Północnej, w intencji urządzenia tam stałej ekspozycji dzieł energetyki wodnej Wrocławia i Dolnego Śląska. Wierzimy, że przy wsparciu ZE WROCLAW S.A. kiedyś to się uda. Do dzisiaj osiągnęła tyle, że świadomość wyjątkowości tych budowli nie budzi już, jak na początku lat 90. wątpliwości.

Ryszard Majewicz

Projektowanie i budowa statków we Wrocławiu. Pchacze i zestawy pchane

Pierwszy zestaw pchany zaprojektowany w BPiSTR we Wrocławiu, zbudowany we Wrocławskiej Stoczni Rzecznej oddany został do eksploatacji w 1958 r. Zestaw ten traktowany był jako eksperymentalny. Zakładano, że będzie on eksploatowany na wszystkich na wszystkich polskich drogach wodnych. Prototyp po dokonaniu pomiarów i prób nie wszedł do produkcji seryjnej z powodu błędów wynikających z niewłaściwych założeń armatora.

Podkreślenia wymaga fakt, że w latach 1953-58, kiedy to powstawał pierwszy zestaw pchany w Polsce w żadnym z krajów europejskich nie było tego typu jednostek.

Zalety zestawów pchanych:

- zmniejszenie stosunku oporu wody do wyporności i nośności, co daje zmniejszenie mocy napędowej,

- zmniejszenie liczby załóg,
- duże uproszczenie konstrukcji barek pchanych,
- rozdzielczość członów napędowych od członów ładunkowych,
- możliwość formowania zespołów o różnej liczbie barek,
- możliwość niezależnego dysponowania barkami i pchaczem,
- niższe koszty eksploatacyjne zestawów pchanych w porównaniu z pociągami holowniczymi.

Wady zestawów pchanych:

- wrażliwość sztywnych zestawów pchanych na dużą falę,
- trudność nadzoru nad barkami nie posiadającymi załóg,
- konieczność posiadania wyższych kwalifikacji przez załogi.



Pchacz MAZUR w trakcie budowy

Zestaw pchany „MAZUR”

Zaprojektowany w latach 1955-57. Prototyp zbudowano we Wrocławskiej Stoczni Rzecznej w 1958 r. Składał się z pchacza dwuśrubowego o mocy 2 x 70 KM oraz z czterech barek o nośności 80 T każda, łączonych po dwie burtami.

Wymiary [m]: pchacz – L=16,60 B=4,20 H=1,30 T=0,90

barka – L=27,80 B=4,15 T=1,25

Po przeprowadzonych próbach stoczniowych zestaw Warszawskiej Żegludze na Wiśle do eks-

ploatacji eksperymentalnej. Pchacz wyposażony był w układ pędnikowo-sterowy składający się z obrotowych dysz Korta. Układ ten w warunkach małego zanurzenia nie zdał egzaminu. Zestaw pchany „MAZUR” nie wszedł nigdy do budowy seryjnej, jednak uzyskane doświadczenia pozwoliły na budowę wielkiej gamy udanych serii zestawów pchanych.

Pchacz MAZUR w trakcie budowy we Wrocławskiej Stoczni Rzecznej (archiwum autora)

Wojciech Śladkowski

W cieniu góry Ślęży

SZKOŁA Z SZEROKIMI HORYZONTAMI

Słów kilka o realizacji kolejnego etapu projektu „Sokrates” w Powiatowym Zespole Szkół Nr 3 w Sobótce

W maju 2004 r. mija pierwsza rocznica współpracy nauczycieli i młodzieży Powiatowego Zespołu Szkół Nr 3 z Bractwem Mokrego Pokładu. Dzięki tej znajomości młodzież i nauczyciele mieli okazję poznać bliżej sprawy żeglugi odrzańskiej, a zwłaszcza ludzi, którzy ją tworzyli.

Od czerwca 2003 r. do marca 2004 r. trwały i nadal trwają wywiady z członkami Bractwa. W ramach tych spotkań kilkunastu uczniów odwiedziło pracowników żeglugi. Głównym celem współpracy ma być publikacja i strona internetowa prezentująca zdobyte przez uczniów informacje i chroniąca je od zapomnienia. Jest to również kolejny etap międzynarodowego projektu „Sokrates”, który zaowocuje broszurą prezentującą działania wszystkich członków projektu.

Humanistyczna część projektu (pt. „Woda przyjaciel i wróg”) została oficjalnie zaakceptowana 26.03.2004 r. przez delegację pięciu partnerskich szkół. W tym samym czasie szkoła w Sobótce przyjmowała gości (nauczycieli i uczniów) z Niemiec, Francji i Holandii.

Młodzież i nauczyciele z zagranicy (5 uczniów i 8 nauczycieli) zapoznali się z efektami pracy sekcji przedmiotów ścisłych. Sekcja ta prowadziła badania nad składem chemicznym, właściwościami etc. źródeł masywu Ślęży. Z przykładami efektu pracy można zapoznać się z broszury wydanej w związku z ukończeniem pierwszego etapu prac. Goście odbyli również kilka wycieczek, w tym do Wrocławia. Zwiedzając Ostrów Tumski i Stare Miasto mogli zobaczyć jak Odra od wieków towarzyszyła Wrocławianom i tworzyła strukturę miasta. Goście zostali przyjęci przez Starostę Powiatu Wrocławskiego, który opowiedział im również o innych rzekach Dolnego Śląska. Zarówno

Wrocław jak i Dolny Śląsk zrobiły ogromne, pozytywne wrażenia na cudzoziemcach.

W przedostatnim dniu wizyty wszystkie strony przedstawiły i przedyskutowały swoje projekty do realizacji kolejnego etapu. Grupa niemiecka przedstawiła swój pomysł na opracowanie materiału dotyczącego powodzi, które powoduje wylewający się Ren. W ten sposób zaplanowano pokazanie żywiołu wody, jako wroga człowieka.

Grupa holenderska postanowiła udowodnić tezę „Woda jako wróg i przyjaciel” na przykładzie budowy polderów. Przedstawione będą zarówno zagrożenia, jak i pozytywne skutki, jakie niesie taka ingerencja człowieka. Grupa włoska i francuska nie podjęły jeszcze decyzji w kwestii swojego projektu.

Nasza grupa przedstawiła swoje prace i dalsze plany związane z interpretacją tezy: „Woda jako przyjaciel człowieka”. Po raz kolejny zaskoczyliśmy naszych partnerów. Nie tylko dlatego, że jednocześnie w trakcie trwania części ścisłej prowadziliśmy działania do kolejnej części. Ten pomysł okazał się dość oryginalny. Zwrócono również uwagę na wartości wychowawcze płynące z podjętych działań. Odra, która dawała pracę, pozwalała zwierzać przyjaźnie na wiele długich lat, gwarantowała życie pełne przygód, ale i hartowała ducha – to wszystko pozwala na użycie pojęcia przyjaźni. Podczas spotkań uczniowie zobaczyli ludzi pełnych pasji, dla których praca i przyjemność związane były i są z rzeką.

Dziś, kiedy młodzi ludzie szukają wartości, wzorce które znajdują wśród członków Bractwa, są prawdziwym skarbem. Wszyscy uczestnicy konferencji docenili te walory. Kolejna konferencja zagraniczna została zaplanowana na październik

nik 2004 r. we Włoszech. Wówczas to zostaną zaprezentowane wyniki współpracy z Bractwem.

To moje wystąpienie jest kolejną prośbą o wyrozumiałość dla uczniów w podejmowanych przez nich wysiłkach. Jest to również podziękowanie za Waszą cierpliwość, poświęcony czas, za każdą rozmowę. Nasza młodzież często mówi o swoim zadowoleniu, a nawet dumie z powodu możliwości brania udziału w projekcie. Dlatego wspólnie nie zmarnujmy tej szansy, kiedy możemy wpływać na młodych ludzi, uczyć ich szacunku dla ludzi pracy.

Monika Szima-Efinowicz

(Autorka jest nauczycielką języka polskiego i historii w Powiatowym Zespole Szkół nr 3 w Sobótce)

Sylwetki naszych ludzi

PIERWSZY DZIEŃ PRACY PO WOJNIE W KO•LE PORT

Jerzy Krysiak dysponuje niesłychaną pamięcią. Może godzinami opowiadać o historii przewozów na Odrze i scharakteryzować wszystkich dyrektorów Żeglugi na Odrze. Zapytany o najciekawsze swoje przeżycie związane z żeglugą odpowiada bez namysłu: – Pierwszy dzień pracy w maju 1945 w porcie Koźle.

Urodził się 19 sierpnia 1924 r. w Warszawie. Naukę w II klasie gimnazjalnej przerwał wybuch wojny 1939 roku. Niezależnie od nauki języków obcych, szlifował język niemiecki. Ten szlif pomoże w późniejszych latach na przetrwanie i osiągnięcie sukcesów w pracy zawodowej po wojnie. Jako gimnazjalista z biegłą znajomością języka niemieckiego mógł pracować w różnych firmach, ale najdłużej u niemieckiego armatora na środkowej i dolnej Wiśle.

W roku 1945 poczuł się dorosłym człowiekiem i wyjechał w poszukiwaniu pracy na Ziemię Odzyskane, konkretnie do Wrocławia. Państwowy Urząd Repatriacyjny skierował go do polskiej administracji resortowej. Tu absolutnie przypadkowo natknął się na inż. Stanisława Juniewicza – Komisarza Żeglugi do przejmowania portów odrzańskich (późniejszego profesora Politechniki Wrocławskiej) od Armii Radzieckiej. Został natychmiast przyjęty do pracy, z poleceniem przygotowania się do nocnego wyjazdu do Koźła. Ekipa w składzie inż. S. Juniewicz, płatnik W. Fogel (z eleganckim neseserkiem), J. Krysiak i kierowca, z pistoletami przy biodrach wczesnym rankiem dotarła do portu w Koźlu.

Wojennym Komendantem Portu był mjr. N. S. Resetniak, który ze swoją jednostką zdobywał Koźle. Ochronę portu stanowiła więc jednostka frontowa, a nie maruderzy z tyłów. Komendant

Od Redakcji Biuletynu. Czytając powyższe wystąpienie przypominamy, że drukowaliśmy już artykuły nauczycielki (Nr 6) i uczniów (Nr 7) i nie możemy pozbyć się smutnej refleksji. Szkoła położona z dala od Odry i Wrocławia interesuje się dniem dzisiejszym rzeki i dniami z dalekiej zaszłości. Natomiast beneficjent likwidacji szkoły żeglugi (przedstawiony imiennie w Nr 4) chodzi z głową w gwiazdach. Nie chce pamiętać, kto wyszedł z murów tej szkoły. Jest to haniebne postępowanie.

wskazał Jerzemu wielopokojowe mieszkanie na I piętrze w budynku kierownictwa portu, które dotychczas sam zajmował. Zaznaczył, że ustępując z kwatery zabrał używane dotychczas wszystkie meble, ale to będzie jeszcze dziś uregulowana.

Sprawę przejęcia portu wraz z wszystkimi urządzeniami i całym majątkiem inż. Juniewicz z mjr. Resetniakiem załatwił w niespełna 2 godzin. Wraz z W. Foglem wsiedli do samochodu i odjechali do Wrocławia. Wcześniej pan Fogel wyciągnął ze swego neseserka okazałą paczkę nowych polskich banknotów i wręczył Jerzemu.

Jerzy udał się do swego mieszkania. Tu okazało się, że obok na tymże piętrze zamieszkuje młoda nauczycielka z Koźła wraz z matką. Przeszedł do nich jako przyjaciel do przyjaciół i one zaopiekowały się młodzieńcem. Oprowadziły po przestronnym mieszkaniu z kuchnią i łazienką, dokładnie wysprzątanym przez żołdatów. Czynny był piec ogrzewania etażowego z zapasem węgla i kuchnia doskonale umeblowana. Zapoznanie się i rozmowa nie trwała długo. Wszedł starszyna z zawiadomieniem, że czeka ciężarówka z 4 żołnierzami, z którymi ma się udać do miasta Koźle po meble. Magazyn był olbrzymi i przytłaczał ilością i jakością asortymentu. Wybrał dwa łóżka, stół, krzesła, fotele, toaletkę, szafę trzydrzwiową no i jakieś inne drobiazgi. Wrócili do portu z tym wyposażeniem, przywożąc przy okazji wianienkę smalcu, olbrzymią michę suszonych śliwek, kilka worków cukru i mąki, a ponadto mydło. Produkty żywnościowe przekazał paniom sąsiadkom i od tej chwili nie musiał się martwić o jedzenie i opierunek. Nim przystąpił do rozstawiania mebli, żołnierze odchodząc wręczyli mu

PM. O tego momentu mjr. Resetniak nie interesował się portem.

Poinstruowany przez różnych ludzi, na noc zabarykadował duże drzwi wejściowe na parterze olbrzymim drągiem. W nocy zbudziło go głośne dobijanie się do drzwi wejściowych. Nie namyślając się długo, z głębi pokoju puścił krótką serię z PM w otwarte okno. Łomotanie ucichło. To nie mogli być żołnierze radzieccy. Oni nie wchodzili nigdy pracownikom portu w drogę. Wieczorem przy ognisku, grali na harmoszce, śpiewali, popijali i ok. pierwszej szli spać. Dobiłali się zapewne szabrownicy.

Rano rozpoczął rzeczywisty dzień pracy. Biuro znajdowało się na parterze i było należycie wyposażone, łącznie z maszyną do pisania. Wyszedł przed blok. Zobaczyłem męszczyznę zbliżającego się sprężystym krokiem. Na mundurze miał ślady po odprutych dystynkcjach i zameldował się po niemiecku. Spojrzeli sobie w oczy i wlot się zorientował, że z tym człowiekiem współpraca będzie układać się dobrze. Był to kpt. Ferdinand Ptok, którego Jerzy mianował brygadzystą grupy wydobywczej wraków. Do grupy tej dołączył inż. Nagel, Niemiec, który dokonywał pomiarów wydobytych statków wg przepisów Germanischer Lloyd. Okazało się, że wydobyte jednostki były niemal całkowicie pozbawione osprzętu. Należało go kupować od zapobiegliwych szyprow, którzy przechowali przed zatopieniem jednostek. Tu stała się bardzo przydatna paczuszka otrzymana od pana Fogla przed wyjazdem. Tak, osprzęt był kupowany, dopóki nie został odkryty magazyn, znajdujący w pobliżu portu przy III basenie.

Wśród ludności osiedla Koźle Port rozeszła się pogłoska: >Pojawił się kierownik portu, młody człowiek, podobno Polak, a jakby nasz<. Dlatego pewnego dnia przyszła do Jerzego żona inż.



Nagła, aby uchronił ich rodzinę od przesiedlenia na tereny Niemiec. W tym czasie bowiem pierwsze, wprowadzono małe, ale zaczęły się deportacje. Natychmiast udał się do władz miasta. Przedstawił inż. Nagła, jako niezbędnego dla odbudowy gospodarki. O ile jest zorientowany, to pracował on długie lata w Koźlu.

Wojska radzieckie powoli opuszczały miasto. Ślężacy i Niemcy porządkowali nabrzeża w trzech basenach, uruchamiali urządzenia portowe, ale największy wysiłek był skierowany na wydobywanie wraków. Aby rozpocząć załadunki trzeba było jeszcze czekać kilka miesięcy. Nie mniej, pierwsze kroki do uruchomienia portu Koźle zostały zrobione.

Na podstawie opowieści Jerzego Krysiaka

Marian Kosicki

Jakie mamy przepisy żeglugowe

Nowe przepisy zostały wprowadzone Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury *w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych* (z dnia 28.04.2003 r. Dz.U nr 212 poz. 2072) wraz z załącznikiem *Przepisy żeglugowe na śródlądowych drogach wodnych*. Stanowią one nowelizację przepisów żeglugowych wprowadzonych Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 1991 r. i są zgodne z obowiązującą wersją Europejskiego Kodu Żeglugi Śródlądowej CEVNI (European code for inland waterways) wprowadzone rezolucją TRANS/SC.3/115/Rev. 2. EKG ONZ. Nowelizacja nie prostu-

je pomyłek i nieprawidłowości, jakie zaistniały w dotychczasowych przepisach z 1991 r.

Mechanizm utrzymywania nieprawidłowości jest nadzwyczaj prosty i dla jego zrozumienia przedstawię drogę do przepisów żeglugowych w 1967 r.

Centralny Zarząd Wód Śródlądowych powołał zespół pod kierownictwem Czesława Gotowta, Naczelnika Wydziału Zbiorników i Dróg Wodnych. Zespół wzywał na trzydniową naradę przedstawicieli Okręgowych Zarządów Wodnych, kolejno: odrzańskich, wiślanych i pozostałych. Każda wniesiona uwaga z „terenu” była

wnikliwie analizowana przez zespół, tudzież dochodzących w razie potrzeby prawników i innych specjalistów CZWS. Przywołam tylko propozycję „terenową” wprowadzenia po raz pierwszy jednego paragrafu. Dyskusja nad nim zajęła jedną całą sesję dopołudniową i ukazała się w następującej wersji:

§ 39.3. *Czasowe zamknięcie drogi wodnej nie dotyczy statków biorących udział w akcji ratowniczej oraz statków, których ruch jest konieczny w związku z utrzymaniem drogi wodnej.*

Obecnie takie postępowanie nie może mieć miejsca, a w przepisach występuje wiele nieprawidłowości. Obecnie decydujący głos ma urzędnik, prawnik i tłumacz. Czytając aktualne przepisy nie sposób ustalić, kto popełnił „chybki” – tłumacz, czy urzędnik. Oto niektóre przykłady.

§ 1.01. pkt. f. *obiekt pływający – oznacza konstrukcję pływającą, normalnie nie przeznaczoną do przemieszczania się, a w szczególności: przystań, zakład kąpielowy, dok, hangar dla małych statków itp.*

W Rezolucji definicja ta brzmi:

w języku angielskim: floating establishment,

w języku rosyjskim: и̇ ääó-äy òñðáíîêà

Można to przetłumaczyć jako *urządzenie pływające*. Natomiast *obiekt pływający* według wszelkich słowników i leksykonów polskich oznacza każdy statek z własnym napędem lub bez (tak jak obiekt latający oznacza wszystko co lata, w tym i UFO).

§ 2.01. *Znaki rozpoznawcze statków nie zaliczanych do małych statków.*

W Rezolucji punkt ten brzmi:

w języku angielskim: Identification marks on vessels other than small craft.

w języku rosyjskim: и̇ îçíââðæüíûá çíàèè ñóáîâ, çà èñêëþ-âéèâ ì äëüò ñóáîâ.

Punkt ten powinien więc mieć brzmienie: *Znaki rozpoznawcze statków za wyjątkiem małych statków*. Nie zaliczanie się do małych statków w brzmieniu wydanych przepisów stawia nadrzędność małych statków nad dużymi.

§ 6.01.-bis. *Statki poruszające się na podwodnych płatach [...] pływające z prędkością większą niż 40 km/h, powinny zostawić innym statkom akwen zapewniający im możliwość zachowania kursu oraz swobodę manewrowania.*

W Rezolucji definicja ta ma brzmienie:

w języku angielskim: ...to hold thier course and to manoeuvre...

w języku rosyjskim: ...äîë æíû ì ðääîñðääëyðü àñâ ì ðí-èì ñóää ìâáóîâè ìâ ì pîñððáíñðâî...

Akwen jest to przestrzeń wodna w ogóle, w tym wypadku akwen, na którym tu i teraz znajdują się szybkie statki, jak i inne statki. A więc chodzi tu o zostawienie wolnego *miejsca (przestrzeni) na akwencie* dla zachowania kursu i swobody manewrowania innych statków.

Załącznik nr 7, Część IV. *Oznakowanie miejsc niebezpiecznych i przeszkód żeglugowych.*

Rysunek nr 14 przedstawia znak opisany jako *przeszkoda w na środku drogi wodnej*.

Oczywiście, znak ten może mieć takie zastosowanie. Jednakże w Rezolucji definicja ta ma brzmienie:

w języku angielskim: bifurcation

w języku rosyjskim: ðàçâèèèâ,

w niemieckich przepisach: spaltung.

A więc powinna tu być mowa o rozwidleniu, rozgałęzieniu szlaku żeglownego.

Przytaczając tu tylko nieliczne uwagi mogę stwierdzić, że twórcy aktualnych przepisów żeglugowych tak do końca nie są specjalistami w zakresie żeglugi i dróg wodnych.

Uwagi dodatkowe

1. Cytaty z Rezolucji w języku angielskim i rosyjskim występują na prawach oryginału.
2. **Bifurkacja** [łac. *bifurkus* = rozdwojony, rosochaty] – 2. *geol.* rozwidlenie, rozdzielenie się rzeki na dwa lub więcej ramion, które stają się oddzielnymi dorzeciami; zjawisko występuje przy małych spadkach rzeki, na terenie płaskim, zwykle bagiennym. (Słownik wyrazów obcych PWN, Warszawa 1980)
3. Przykładem bifurkacji jest rzeka Obra, której po rozdzieleniu lewe ramię uchodzi do Odry w km 469,4, zaś prawe do Warty w km 90,7. Kilometraż Warty liczony w górę od ujścia do Odry w km 617,60, kilometraż Odry liczony jako „0” w dół od ujścia Opawy do Odry.

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 nadbor@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; MALBO Sp. z o.o. – Stocznice Wrocław i Malczyce