

# PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn Nr 12

Sierpień 2004 r.

## Bardzo krótki jubileusz

Można tak nazwać wydanie Biuletynu Nr 12 „Prosto z pokładu”. Przez rok dawaliśmy w ręce Kolegom z Bractwa Mokrego Pokładu kolejny numer. Staraliśmy przypominać nieco zatarte w pamięci zdarzenia – z historii żeglugi, budownictwa wodnego i dostosowywania rzek dla potrzeb gospodarki i człowieka. Bliskie nam były również tematy związane z ratowaniem narodowego dziedzictwa techniki. Z przyjemnością wypełnialiśmy prośby osób czy instytucji o przekazywanie kolejnych numerów.

Przyjęliśmy na wstępie zasadę, że w naszym gronie, każdy artykuł będzie podpisywany nazwiskiem autora. Przecież każdy pisze o tym, na czym się zna. I to jest bardzo ważne. Jedynym wyjątkiem jest przedstawianie anegdot i wspomnień sprzed lat, które są podpisywane *myk*. Było wiele pytań o autora. Otóż jest to *każdy i nikt*. Znajdują się tu opowieści wielu kolegów i niejednokrotnie na jedną opowieść nakłada się kilka wersji. Więc jak to można podpisać inaczej?

Z otwartym sercem przyjęliśmy do naszego Bractwa i na łamy Biuletynu Panie Jolantę Grocholską i Monikę Szimę-Efimowicz z Powiatowego Zespołu Szkół Nr 3 w Sobótce. Potrafiły one zaszczerpić swoim uczniom zainteresowanie Odrą i jej problematyką, z ośrodka odległego od Odry. Tego, niestety nie można powiedzieć o Panu J.D., który przejął cały majątek od szkoły żeglugi i natychmiast poczynił wszelkie kroki, aby wykreślić z pamięci zawód wodniacki i odwrócić się od Odry.

Wypada przedstawić skrótowo kilka zdań o statystyce z wydanych numerów.

Biuletyn ukazuje się w objętości 8 stron. Na tych stronach zamieściło swoje artykuły 18 autorów, co można uznać za osiągnięcie, ale można się domagać większego zaangażowania Kolegów. Zamieszczonych zostało 50 ilustracji tj. średnio 4 na jeden

numer. Biuletyn drukowany jest w drukarni Oficyny Wydawniczej Politechniki Wrocławskiej.

Spotkania Bractwa Mokrego Pokładu odbywają się na zespole muzealnym – holowniku parowym „Nadbór” lub dźwigu pływającym „Wróblin”.

Jest to możliwe dzięki przychylnemu stanowisku Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Dzięki tej Fundacji ukazują się też nasz Biuletyn. W tym miejscu należy podkreślić życzliwość Prezesa Fundacji prof. dr inż. hab.

Stanisława Januszewskiego. To On nas inspirowuje w naszych działaniach, a znany jest z tego, że jeżeli coś jest pokryte patyną czy rdzą, chciałby przytulić do swej piersi. Jak to jest oceniane, niech świadczy wiersz o „Nadborze” Igi Węgrzyńskiej.



*Na Odrze lub w doku  
sta'a gdziecena boku  
p'zywaj' ca masa z'omu,  
brzydkie to-to  
i niepotrzebne nikomu.*

*Zobaczy<sup>3</sup> to przypadkiem  
entuzjasta z<sup>3</sup>omu.*

*Dobrze, że takie duże,  
bo by wzi<sup>1</sup> <sup>3</sup> do domu.*

*Obada<sup>3</sup>, opuka<sup>3</sup> i rzek<sup>3</sup>:  
-Sponsor potrzebny  
i pieni<sup>1</sup> żków ciut, ciut,  
a bédzie z tej <sup>3</sup>ajby  
techniki cud.*

*To musi p'zywaæ, to musi zachwycaæ  
tu siê poskrobie, tam chlapnie farb<sup>1</sup>,  
tu trochê niklu dla po'ysku  
i bédzie dliczne wszystko.*

*Bédzie biuro i kajuta dla bossa,  
a zamiast alkoowy  
równie; kajuta dla bossowej.*

COMIESIĘCZNE SPOTKANIA „BRACHTWA MOKREGO POKŁADU”  
W KA`DY PIERWSZY CZWARTEK KA`DEGO MIESIĄCA godz. 17.00 (bez względu na pogodę)

## **I Sowiogórski Obóz Naukowy Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego PWr „Ochrony zabytków techniki HP Nadbór”**

W dniach 12–23 lipca 2004 r. odbył się pierwszy Sowiogórski Obóz Naukowy, organizowany przez nasze Koło Naukowe. Chcieliśmy wnieść swą cegiełkę w dzieło budowy Sowiogórskiego Muzeum Techniki Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, na której statkach MSKN ma swą siedzibę, a nasi koledzy słuchają wykładów z historii techniki i ochrony zabytków techniki, pracując również przy konserwacji zabytkowego holownika parowego i dźwigu pływającego, a od nowego roku akademickiego także barki towarowej. Urządziliśmy się w budynku dawnej XIX-wiecznej parowozowni w Dzierżoniowie. Tutaj, dzięki Fundacji, tworzymy bazę socjalną i przygotowujemy salę konferencyjną, które służyć będą – już od października 2004 r. – potrzebom naszego Koła i studenckiego ruchu naukowego, zajmującego się historią techniki i archeologią przemysłową. Program merytoryczny obozu opracował nasz opiekun prof. Stanisław Januszewski, a jego realizacją kierował nasz kolega Grzegorz Łużny. W czasie 12 dni pracowaliśmy w godz. 9–14 w następujących zespołach:

1. Konserwacja zabytkowej obrotnicy parowozowni z 1900 r. (o długości 19,0 m) w Dzierżoniowie. Oczyszcziliśmy i zabezpieczyliśmy antykorozyjnie pomost obrotnicy oraz sterownię, przygotowaliśmy sterownię do montażu silnika elektrycznego, położenia nowego zadaszania, odeskowania ścian i oszklenia; metalowe konstrukcje pokryliśmy powłokami malarskimi. Oczyszcziliśmy i pokryliśmy powłokami malarskimi stalowe blachy pomostu. Obrotnica odzyskała dawną świetność i napędy, będzie eksploatowana zgodnie z jej tradycyjną funkcją – dla wprowadzania jednostek taboru kolejowego do d. parowozowni wachlarzowej w celu prowadzenia prac remontowych i konserwatorskich. 16 lipca do parowozowni wprowadziliśmy pierwszą lokomotywę spalinową (SM-30) Sowiogórskiego Muzeum Techniki. Szczególny wkład w prace wnieśli pracujący wraz ze mną studenci PWr. Grzegorz Łużny i Marek Puton oraz student AR Marcin Jarmakowicz i Piotr Chomiczewski z AE we Wrocławiu.

2. Wykonaliśmy inwentaryzację architektoniczną zabytkowego zespołu d. folwarku Dieriga w Bielawie (budynki spichlerza, obory, stodoły, wozowni). Pracami tego zespołu, w którego skład wchodził studenci V i IV roku Wydz. Architektury Paweł Wręczycki i Michał Wicher oraz mgr inż. arch. Anna Broniewska z Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, kierował Łukasz Bielecki – student V r. Wydz. Architektury PWr. Studentki V r. Wydz. Architektury Agnieszka Czaderna i Magdalena Serwatka opracowały wyniki prac inwentaryzacyjnych za pomocą programów komputerowych. Wyniki tych prac zostaną wykorzystane dla organizacji

przez MSKN „Ochrony zabytków techniki HP Nadbór” w październiku 2004 r. ogólnopolskiego konkursu dla studentów architektury i wydziałów turystyki nt. „Koncepcji rewitalizacji folwarku”.

3. Urządziliśmy ekspozycję dzieł kultury materialnej Gór Sowich w d. spichlerzu folwarku Dierigów w Bielawie. Na I kondygnacji spichlerza wystawiliśmy maszyny i narzędzia rolnicze, zabytki związane z przemysłem wiejskim (stolarstwo, młynarstwo) oraz zabytkowe meble. Na II kondygnacji wyeksponowaliśmy sprzęt gospodarstwa domowego, urządziliśmy kuchnię, ekspozycję maszyn do szycia, sprzętu sanitarnego oraz mebli. Wykonaliśmy również komputerowe wizualizacje scenariuszy ekspozycyjnych. Pracami zespołu kierowali Paweł Wręczycki i Łukasz Bielecki, a wkład w urządzenie ekspozycji wnieśli wszyscy uczestnicy, transportując zabytki z magazynów w stodole i oborze do spichlerza, rozmieszczając je zgodnie ze scenariuszem, czyszcząc eksponaty, sprząając pomieszczenia etc. Pod kierunkiem Łukasza Bieleckiego opracowano również koncepcję scenariusza i wizualizację ekspozycji 14 zabytkowych samochodów produkcji amerykańskiej (z lat 60/70. XX w.) w zabytkowej oborze, która zostanie urządzona przez właściciela kolekcji Marka Powierzę do 30 sierpnia 2004 r. Ekspozycje w spichlerzu i w oborze udostępnione zostaną społeczeństwu z okazji II Sowiogórskiego Festiwalu Techniki i Międzynarodowego Warsztatu Naukowego Studentów (3–5.09.2004).

Codziennie, w godzinach popołudniowych organizowaliśmy objazdy zabytków przemysłu i techniki Gór Sowich. Wybrane dzieła włączone zostaną w strukturę przestrzennego Sowiogórskiego Muzeum Techniki i będą udostępniane społeczeństwu. Odwiedziliśmy też zapórę jez. Bystrzyckiego w Zagórzcu Śląskim z lat 1912–1917 i elektrownię wodną w Lubachowie, pracującą z wyposażeniem pochodzącym z 1913 r, która również ma być włączona w strukturę SMT, podobnie jak stacja pomp z 1909 r. bielawskiego zakładu BIELBAW. Uczestniczyliśmy w objeździe drezyną fragmentu wyłączonej z ruchu linii kolejowej nr 285 („Bystrzyckiej” – budowanej w latach 1902–1904), na której SMT (w porozumieniu z gminami sowiogórskimi, z gminą Dzierżoniów i Swidnica) zamierza wprowadzić przejażdżki rekreacyjne drezynami, podobnie jak na wyłączonej z ruchu bocznicy kolejowej Dzierżoniów–Bielawa (6 km). Poznaliśmy również podziemne kompleksy militarne „Rzeczka” i „Osówka” w Walimiu i Głuszycy, a zwłaszcza technologie prowadzenia tam w czasie II wojny światowej robót górniczych.

Poznaliśmy systemy fortyfikacyjne zamku Grodno i twierdzy Srebrna Góra, wędrowaliśmy szla-



Najważniejsza jest jakość

kiem dawnej Sowiogórskiej Kolejki Zębatej, analizując przebieg jej trasy oraz ustroje i konstrukcję najciekawszych wiaduktów kolejowych.

Nasze wędrówki sięgnęły również do Czech – odwiedziliśmy skalne miasto Teplice, a po drodze dzieła architektury przemysłu włókienniczego, po obu stronach granicy już porzucone, ale wciąż dominujące w krajobrazie kulturowym.



Wręczenie pamiątkowych dyplomów



Nasza pierwsza lokomotywa

Na zakończenie podsumowaliśmy efekty naszych prac. W wachlarzu urządziliśmy prezentację multimedialną. Na nasze zaproszenie odpowiedziało ponad 30 osób, w tym burmistrz Dzierżoniowa Marek Piorun, przewodniczący Rady Miasta Dzierżoniów, burmistrz Świdnicy, prezesi firm „Fael” z Ząbkowic Śląskich, „Elektromet” z Dzierżoniowa, Górażdże–Cement z Wałbrzycha, Świdnickiej Fabryki Pomp, Wytwórni Podkładów Strunobetonowych w Goczałkowie, firmy ochroniarskiej „Impel”, zakładu ogrodniczego „Maria” w Dzierżoniowie i wielu innych, od roku wspierających budowę Sowiogórskiego Muzeum Techniki. JM Rektora Politechniki Wrocławskiej reprezentował mgr inż. Andrzej Ostoja-Solecki. Mama naszej koleżanki Ewy Machalskiej upiekła wspinały tort – dekorowany szaloną lokomotywą, a burmistrz Dzierżoniowa wręczył uczestnikom studenckiego obozu okolicznościowe dyplomy. Pochwałom nie było końca, ale trzeba powiedzieć, że pozostawiliśmy za sobą kawał roboty. Wrócimy do Dzierżoniowa.

*Tadeusz Kłodowski  
Wydz. Elektryczny PW r. II*

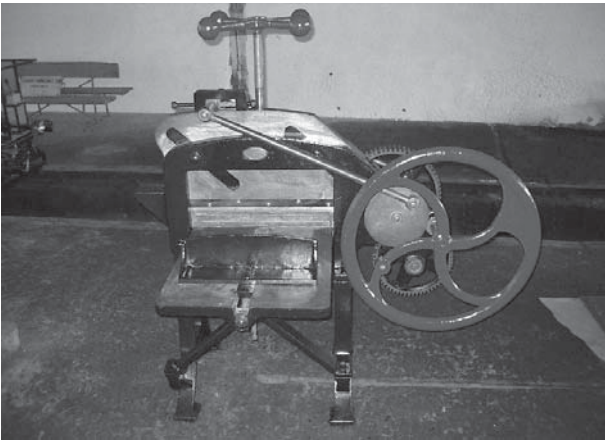
## Sowiogórski Fanklub

Już po raz trzeci w Sowiogórskim Muzeum Techniki w Parowozowni Dzierżoniów odbyło się spotkanie bractwa wspierającego program ochrony dziedzictwa przemysłowego i technicznego regionu Gór Sowich i Przedgórze Sudeckiego. Tradycyjnie najliczniejszą grupę stanowili kolejarze. Dzięki ukazaniu się w lokalnych mediach ogłoszeń o spotkaniach naszego fanklubu przybyło nam kilku nowych członków. Do tego momentu wielu z nich nie wiedziało o istnieniu takiego bractwa. To tu w szerszym gronie możemy porozmawiać na temat historii techniki i problemów kolei dnia wczorajszego i dzisiejszego. Podczas dyskusji nasi nowi koledzy zaprezentowali zdjęcia i dokumenty związane z liniami Dolnego Śląska, a zwłaszcza z linią Ko-

lei Sowiogórskiej i linią Wrocław–Niemcza–Dzierżoniów. Jeden z kolegów obiecał dostarczyć fragment listwy zębatej znalezionej na linii kolejki Sowiogórskiej pomiędzy nieistniejącymi stacjami Srebrna Góra Miasto a Srebrna Góra Twierdza.

Nie można sobie wymarzyć lepszego miejsca na spotkania jak stara dzierżoniowska parowozownia. Sam budynek w którym odbywają się spotkania wybudowany została w drugiej połowie XIX wieku przez spółkę kolei Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft, a więc i samo miejsce posiada swój niepowtarzalny klimat.

Efektywność działalności fanklubu jest zaskakująca. Od naszego ostatniego spotkania członkowie naszego bractwa pozyskali dla Sowiogórskiego



Gilotyna z początku XX w.

Muzeum Techniki kilka nowych eksponatów. Są wśród nich: liczniki energii elektrycznej, przedwojenne silniki elektryczne, pompa parowa i dalekopis, prasa introligatorska i gilotyna „Karl Krause”. Na szczególne podziękowania zasługuje inż. Jan Sulej (lokomotywnia Kamieniec Ząbkowicki) i Wiesław Drożdż (Energetyka Wałbrzych).



Wciągarka bramowa z 1902 r.

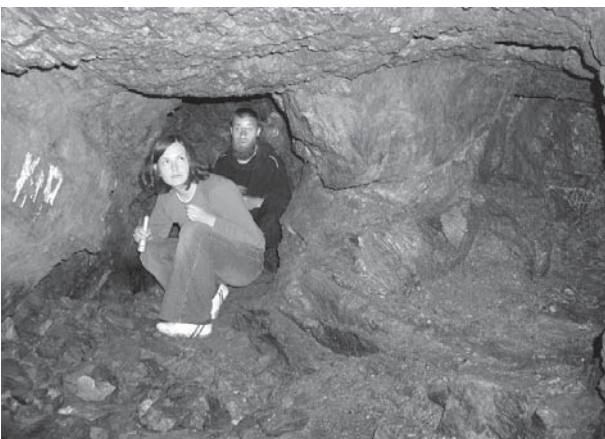
Właśnie kończony jest remont suwnicy bramowej z 1902 r. Trwają ostatnie prace malarskie i konserwatorskie. Od połowy lipca rozpoczyna się konserwacja obrotnicy z początku XX w. Chcielibyśmy również podziękować energetykom z Jaworzyny Śląskiej, pod kierownictwem pana Stanisława Malinowskiego za pomoc w uruchomieniu suwnicy.

*Janusz Łoś – dyżurny*

## Kopalnia Silberloch

1 lipca 2004 r. Fundacja Otwartego Muzeum Techniki wydzierżawiła od Nadleśnictwa Wałbrzych kawałek lasu z parkingiem leśnym przy drodze Walim–Dzierżoniów. Natychmiast podjęto tam prace udostępniające dla ruchu turystycznego zabytkową XIV-wieczną kopalnię rud ołowiu i srebra, znaną pod mianem „Silberloch”. To jedno z najciekawszych dzieł techniki górniczej Gór Sowich.

Ta modelowa kopalnia to dzisiaj już dzieło kultury technicznej, od 31 lipca udostępniona turystom, stanowić będzie obok ekspozycji dzieł kultury materialnej Gór Sowich w dawnym folwarku Dierigów w Bielawie kolejny element przestrzennego Sowiogórskiego Muzeum Techniki FOMT z centrum w parowozowni dzierżoniowskiej.



Smakowanie kopalni srebra

Gdy z początkiem XIX w. porzucono eksploatację sztolni, natychmiast stała się jedną z atrakcji turystycznych regionu. Nic dziwnego – ten pomnik techniki górnictwa rudnego znakomicie wprowadza w dzieje miejscowego górnictwa, w technikę udostępniania i eksploatacji złoża, przewietrzania i odwodnienia kopalni, transportu poziomego etc.



Roboty przy sztolni

Wokół tych dzieł prowadzone będą imprezy II Sowiogórskiego Festiwalu Techniki FOMT (4–5. 09.2004). Zapraszamy na wspaniały weekend do parowozowni w Dzierżoniowie, a stąd do odwiedzenia folwarku Dierigów i kopalni Silberloch.

*Bogdan Rosicki  
Silberloch – FOMT*

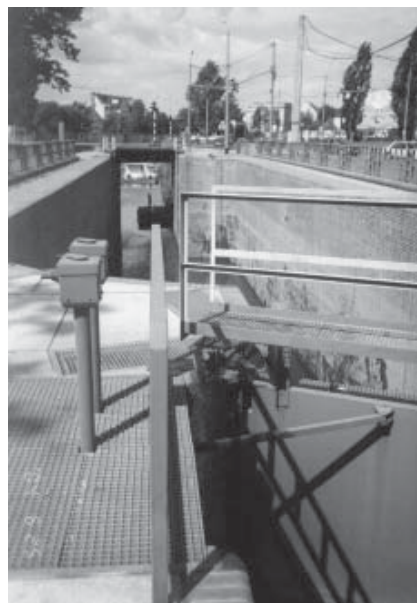
## Śluza Mieszczańska

Położona przy ul. Księcia Witolda, między wrocławskimi elektrowniami wodnymi na kanale żeglugowym przy moście Pomorskim Środkowym.

Przy największych stopniach wodnych na Odrze postanowiono wybudować nowoczesne śluzy komorowe – drewniane (patrz: Śluza Piaskowa nr 8 Biuletynu). W 1742 r. cała Odra żeglowna znalazła się w rękach jednego państwa – Prus. W latach 1791–1794 zbudowano śluzę Mieszczańską w układzie klasycznej śluzy komorowej z cegły. W latach 1832–1833 planowano jej przebudowę na śluzę komorową z „przestawionymi głowami” (komora śluzy szersza od kanałów wlotowych, co pozwalało na zwiększenie przepustowości dzięki równoczesnemu śluzowaniu dwu barek). Projekt ten udało się zrealizować w latach 1874–1879. Napętnianie i opróżnianie komory śluzy odbywało się kanałami obiegowymi, zamykanymi cylindrycznymi zamknięciami z nitowanych blach stalowych. Wrota wykonano w formie konstrukcji nitowanej z blach stalowych i kształtowników. Na obmurowaniach głowy dolnej śluzy zbudowano – w miejscu drewnianego – nowoczesny, poszerzony, jednoprzęsłowy o nieregularnym rzucie przęsła – most Pomorski Środkowy. Wcześniej – w 1842 r. w Oławie wykonano podobną śluzę wzorowaną na budowanych w połowie XIX w. śluzach kanału Finow. Śluzy: Mieszczańska i Oławska to jedne z nielicznych tak wczesnych i dobrze zachowanych w Europie śluz komorowych z „przestawionymi głowami”.

W 1897 r. oddano nowy szlak wodny zwany obecnie „okrężnym”, a w 1917 r. powstał „szlak wielkiej żeglugi” zwany „współczesnym”. Żegluga Odrą śródmiejską zamierała, ustała definitywnie w 1945 roku. W wyniku przekształcenia miasta w twierdzę „Festung Breslau” ucierpiało wiele budowli hydrotechnicznych. Śluza Mieszczańska utraciła wrota górne, a fragment prawego muru komory został odspojony wybuchem bomby i groził przewróceniem. Przez pół wieku wodę w śluzie piętrzyły tylko nieremontowane nigdy (!) dolne wrota, a komora służyła za tanie wysypisko śmieci w centrum miasta i systematycznie była zamulana. Padły propozycje całkowitego jej zasypania (tak jak zasypano najstarszą śluzę w Brzegu).

Na szczęście po 1990 roku nastąpiły nowe warunki – w których (nie bez udziału powstającej wtedy właśnie Fundacji Otwartego Muzeum Techniki) zdecydowano o ratowaniu zagrożonych katastrofą budowlaną zabytkowych obiektów. Śluza Mieszczańska znalazła się na pierwszym miejscu listy tych budowli. Między 1992 a 2000 rokiem wykonano kolejno: projekt odbudowy, prace zabezpieczające (dzięki którym budowla przetrwała powódź 1997 r., a komora utrzymała stateczność przez cały okres odbudowy), demontaż uszkodzonych elementów, odbudowę: prawej ściany, uszkodzeń ceglanych murów oraz urządzeń i wrót. Obecnie jest na ukoń-



Śluza Mieszczańska po remoncie (fot. autor)

czeniu remont kapitalny awanportu dolnego śluzy. Odmulono także awanport dolny i górny, rozebrano zabezpieczenia stalowe od wody górnej i dolnej, zbudowano drobną infrastrukturę dla obsługi małych jednostek – głównie kajaków. Wyznaczono też nową (!) drogę wodną przez śluzy: Piaskową i Mieszczańską do Portu Miejskiego odmulając koryto rzeki i wycinając krzewy i drzewa z fundamentów przyczółków mostów Sikorskiego i murów oporowych dawnego Portu Na Kępie Mieszczańskiej.

Od 25 czerwca b.r. można uruchamiać ją dla żeglugi jednostek o wymiarach max. 39,0×5,00 m i zanurzeniu na progu dolnym śluzy 1,20 m.

26 czerwca 2004 r. ok. godz. 18<sup>00</sup> – po raz pierwszy po 50 latach – prześluzowano pierwsze jednostki. Była to flotylla kajaków pod przewodem komodora tego spływu, wieloletniego, niestrudzonego orędownika otwarcia śluzy do żeglugi – Krzysztofa Białobłockiego. Nie było by to możliwe bez życzliwości Dyrekcji RZGW we Wrocławiu – administratora wrocławskich dróg wodnych z ramienia Skarbu Państwa (Ministra Środowiska).

Dzisiaj, po półwieczu, ponownie otworzono drogę wodną przez Śródmiejski Węzeł Wodny, a śluza Mieszczańska awansuje do zasłużonej rangi wizytówki Wrocławia trzeciego tysiąclecia. W opinii Fundacji Otwartego Muzeum Techniki należy dołożyć starań by odbudowa tego dzieła europejskiej, inżynierskiej myśli technicznej, zyskała właściwą oprawę. Kierownictwo RZGW we Wrocławiu należy się przy tym gorące podziękowanie. Mamy nadzieję, że jeszcze mocniej będzie zabiegać o spójny projekt ekspozycyjny i urbanistyczny otoczenia śluzy. Liczymy, że żegluga przez śluzę otworzy społeczeństwu Odrę, zaktywizuje turystykę, udostępni kolejne magiczne miejsca naszego miasta.

Ryszard Majewicz

# Projektowanie i budowa statków we Wrocławiu

## Zestaw pchany „TUR”

Zestaw pchany TUR został zaprojektowany w latach 1959–60 dla Żeglugi na Odrze. Składał się z pchacza o mocy 2×120 KM i dwóch barek pchanych o nośności 2×370 ton.

Pchacze TUR produkowane były przez Tczewską Stocznie Rzeczną, natomiast barki przez Koziełską i Krakowską Stocznie Rzeczną. W kolejnych latach zaprojektowano i wybudowano barki BP-370 w dwóch wersjach. Typu lekkiego – do przewozu drobnicy i przewozów masowych oraz typu ciężkiego – do przewozu rudy.

Zestawy pchane typu TUR stanowiły przełom w systemie transportowym wypierając system holowany i stanowiły podstawę floty pchanej na Odrze. Użytkowane były również w Żegludze Bydgoskiej i Przedsiębiorstwach Budownictwa Hydrotechnicznego. Wybudowanych zostało ponad 190 zestawów, z czego kilka wyeksportowano do Czechosłowacji.

Pchacz – wymiary główne:

$L = 20,86 \text{ m}$

$B = 6,00 \text{ m}$

$T = 0,96 \text{ m}$

Napęd główny:

2 silniki Puckich Zakładów Mechanicznych

Typ Puck B-120W

Moc = 120 KM

Obroty silnika 425 obr./min.

Obroty śruby 425 obr./min.

Przekładnia nawrotna i silniki sterowane zdalnie z pulpitu w sterówce.

W późniejszych latach w ramach modernizacji zastosowano do napędu głównego zespoły napędowe typu „Delfin”.

•ródło energii elektrycznej – prądnica marszowa 4 kW, 24 V + baterie akumulatorów.

Urządzenia sterowe – ręczno-hydrauliczne napędzające 4 stery zaśrubowe i 4 stery przedśrubowe.

Urządzenia kotwiczne – 2 kotwice czterołapowe po 350 kg.

Urządzenia szepiające pchacz–barka:  
Windy ręczne + stopery linowe.

Urządzenia szepiające barka–barka:  
Ściągacze linowe i liny.

Pomieszczenia socjalno-bytowe:

2 kabiny jednoosobowe

2 kabiny dwuosobowe

Kuchnia, pomieszczenia sanitarne i CO.

Barka – wymiary główne:

$L = 36,00 \text{ m}$

$B = 8,70 \text{ m}$

$T = 1,60 \text{ m}$

Nośność 335 ton

Zestaw – wymiary główne:

$L = 91,00 \text{ m}$

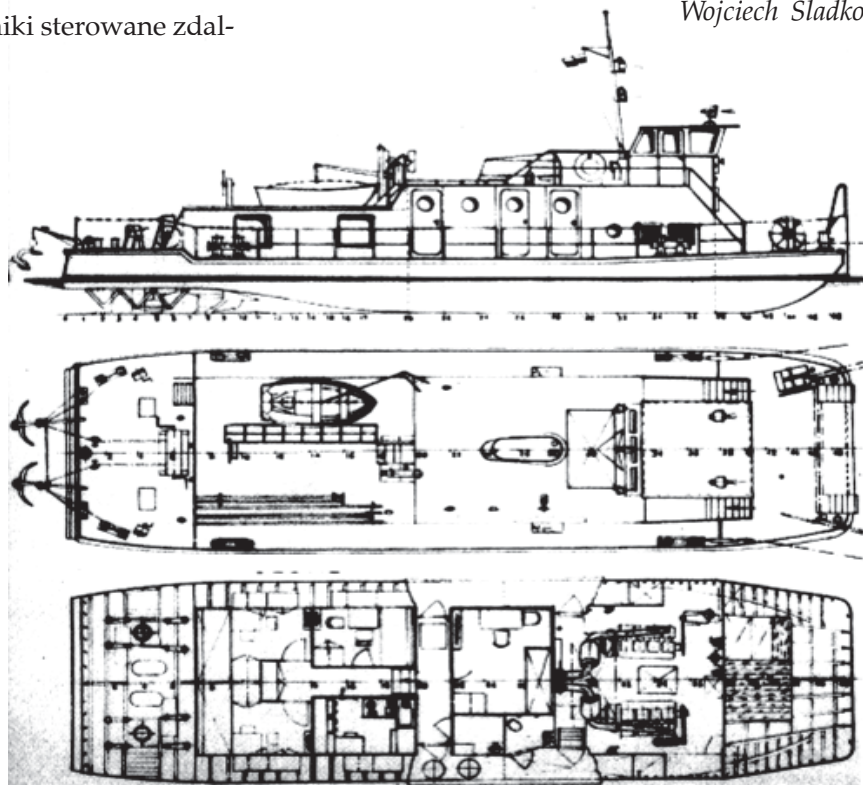
$B = 8,70 \text{ m}$

$T = 1,60 \text{ m}$

Prędkość zestawu 9 km/h

Ładowność 670 ton.

Wojciech Śladkowski



## Moja rzeka Narew

W gronie ludzi związanych zawodowo z Odrą zwyczajnym wydaje się jej bieg. Zwarte koryto, regularna trasa. Nawet Wrocławski Węzeł Wodny ze swymi rozgałęzieniami, ujarzmiony budowlami regulacyjnymi stanowi dla nas opatrzony i zwyczajny widok.

Jest jednak taka rzeka, która zadziwia rozwiniętą geomorfologią – jest to Narew.

Narew była uznawana od dawna za rzekę spławną (żeglowną częściowo) na długości od ujścia do Wisły do jej początku w Puszczy Białowiejskiej, jednak nie odegrała znaczącej roli w krajowym transporcie wodnym. Wprawdzie płynęły tratwy, na które ładowano płody rolne, ale nie wpłynęło to na ulepszenie szlaku wodnego. W XIV i XV w. jednym z głównych dostawców do Gdańska dREW-

na, potażu, smoły, miodu czy wosku było Podlasie. Do głównych pali (miejsc załadunku) zaliczają się wówczas Łomża, Wizna, Tykocin i Suraz.

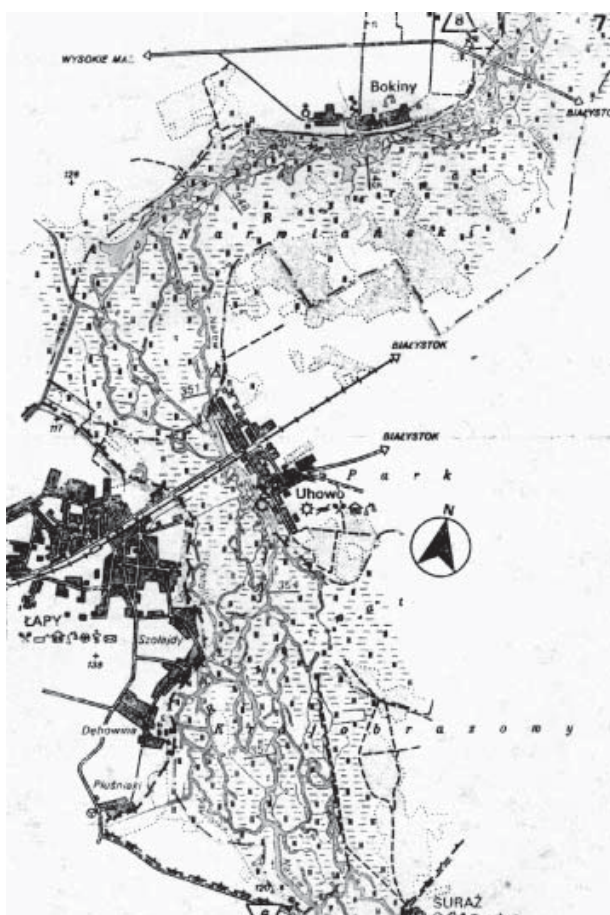
Od około km 350 (kilometraż liczony w górę rzeki od ujścia do Wisły) rozpoczyna się unikalny, ale i najpiękniej rozwinięty układ koryta rzeki. Właściwie Narew tu nie ma jednolitego koryta. Rozdziela się ono na wiele naturalnych kanałów i kanałków, a na planie wygląda to jak układ żyłek liścia. Wąskie kanały i mała głębokość powodują, że pływa się tu łodzią tylko na pych. Kanały rozdzielone są wyspami lub kępami wysoko rosnących traw i trzcin. Można słyszeć głosy ludzi płynących sąsiednim kanałem i ich nie widzieć. Aby spotkać się z nimi trzeba przepłynąć jeszcze kilkaset metrów. Latem w większości kępami przejść nie można. Porosty kęp zbierane są tylko zimą, kiedy zamraża rzeka, a kępy pokrywają się grubą skorupą lodową. Obszar ten uznany jest za Narwiański Park Narodowy.

W miejscowości Uhowo w 2003 r. odbyła się po raz pierwszy na Narwi impreza pod nazwą „Program Pychówka”. Pychówką nazywana jest tu łódź drewniana przeznaczona do prac gospodarczych czy połowu ryb. Posiada przybliżone wymiary: 4 m długości, 1 m szerokości i zanurzenie ok. 20 cm. Jednakże koryto Narwi jest tak zbudowane, że często na lokalnych przemiałach należy wysiadać z łodzi i przeciągać ją po „rydzyku” – przemiale piaszczystym. W ramach imprezy „Pychówka” odbyło się szereg zawodów w tym slalom, rzucanie ościeniem, ciągnięciu psychówki po wodzie.

A teraz wypadało by napisać coś, co jest charakterystyczne dla opowieści zamieszczanych w Biuletynie i podpisywanym *myk*.

Latem, czasami uciekając z kolegami ze szkoły na węgry pływaliśmy po Narwi na psychówkach. Z całej naszej paczki wiernym rzece rodzinnej, do dziś pozostał jedynie Wiesiek. Trudno, trzeba powiedzieć, że swego czasu on był chyba największym kłusownikiem na Narwi, ponieważ za schwytanie go na gorącym uczynku była wyznaczona nagroda. Nikt jednak jej nie otrzymał.

W okresie pracy zawodowej niezbyt często przyjeżdżałem do Łap – mego rodzinnego miasteczka. Pewnego razu poprosiłem Wieśka, aby dał mi jakiegoś dorodnego szczupaka. „Nie ma sprawy – po-



Szlak wodny Narwi (za: *Przewodnik Turystyczny*)



Parada psychówek (za: *Gazeta Łapska*, nr 17, 2003 r.)

wiedział – kiedy przyjedziesz następnym razem będziesz go miał”. Kiedy po dwóch latach przyjechałem do rodziny, odwiedziłem Wieska. „Jak mój szczupak?” – zapytałem. Odpowiedział: „Bądź spokojny. Już jest złapany, tylko jest mały, więc uwiązałem go na łańcuchu i dokarmiam”. Kiedy przyjechałem następnym razem opowiedział mi z żalem, iż popełnił błąd. Łańcuch był żelazny, przerdzewiał i szczupak uciekł. Zapewnił, że go złapie i wówczas mi przekaże. Minęły trzy lata. Wiesiek długo mi wyjaśniał, że szczupak jest bardzo stary i nie nadaje się już do jedzenia. W ten sposób mój serdeczny kolega, wędkarz, rybak i kłusownik nigdy nie dał mi posmakować złowionej przez siebie ryby. Obecnie na emeryturze, cierpiący na reumatyzm, nie wypłynię



Wiesiek (fot. autora)

już na Narew swoją pomalowaną na zielono psychówką, aby złowić dla mnie szczupaka.

Marian Kosicki

## Odplynęło z wielką falą odrzańską...

### Taktyka wojenna przydatna w pracy

*Saperzy przez rzekę postawili most,  
Pancerni na wroga ruszyli na wprost.  
Piechocie jak zwykle przypadł wielki trud –  
Poprzez wodę po pachy, pod kule, przez bród.*

Na podstawie porozumienia rządów w dziedzinie utrzymania wód granicznych, jednostki organizacyjne niższego szczebla (np. w przypadku Odry górnej Okręgowy Zarząd Wodny w Opolu i Nadzór Povidni Odry w Bohuminie) dokonywały okresowo uzgodnień działania lub dokonywały ich podsumowań. Przepustki na wykonywanie czynności służbowych na wodach granicznych wystawiały Komendy Wojewódzkie Milicji Obywatelskiej. Były to składane na trzy arkusiki, po złożeniu wielkości dowodu osobistego. Upoważniały one do przekroczenia granicy w dowolnym miejscu pod warunkiem uprzedniego zawiadomienia Strażnicy Wojsk Ochrony Pogranicza. Były jednak rygorystyczne ograniczenia: 1) czynności mogą być wykonywane w odległości nie większej jak 150 m od linii granicznej, 2) nie wolno nic przenosić przez granicę oprócz służbowych „papierów”.

Ponieważ w Bohuminie rynek z restauracjami znajdował się 110 m (dokładnie od linii granicznej), wiadomo gdzie polska delegacja odbywała narady w CSSR. Po stronie PRL było już gorzej, nasi uważali więc za stosowne rewanżować się

okresowo. Na kolejne spotkanie trójka specjalistów kupiła sześć butelek. Finansował dyrektor „Edżka”, więc musiał ktoś wziąć je do swojej teczki. Na ochotnika zgłosił się Marian Targosz, kierownik robót regulacyjnych.

Jako znani już władzom granicznym spokojnie przeszli most graniczny w Chałupkach, ale celnik czeski, mimo że też znajomy, nie wiadomo dlaczego dziś zatrzymał. Wskazując na teczkę Mariana zapytał, co tam jest.

– Śniadanie – odparł spokojnie Marian.  
– Prosim ukázat.

Marian już z drżeniem rąk otwiera teczkę. Celnik spojrzął na sześć butelek ładnie ułożonych, pokiwał głową i rzekł:

– Ka•dý co jiného na snídaně jí.

Na drugi dzień dyrektor „Edżka” w swoim gabinecie odbiera telefon. Strażnica graniczna w Chałupkach:

– Jak to, to pan? Przecie wczoraj nie wracaliście z powrotem!?

Oczywiście, przez most w Chałupkach nie. Obie delegacje w celu odbycia narady poszły w dół rzeki, poza Kopytov. Ustalenia ciągnęły się nad Odrą pod drzewem, aż do rozpalenia ogniska i dłużej. Potem Polakom nie chciało się wracać ponad 5 km do mostu, więc wzorem I Armii WP sforsowali Odrę.

myk

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. – Stocznie Wrocław i Malczyce