

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn Nr 15

Grudzień 2004 r.

Lokomobila

12 listopada 2004 r. Sowiogórskie Muzeum Techniki FOMT pozyskało do swej kolekcji zabytek nadzwyczajny – lokomobilę parową systemu Woolfa, zbudowaną w 1922 r. w Magdeburgu.

Do połowy lat 90. XX w. pracowała w tartaku w Jeleniej Górze–Sobieszowie, najpierw dla napędu traków, a następnie już tylko jako kocioł centralnego ogrzewania zakładu.

Do dzisiaj utrzymała kompletny kocioł walczakowy, płomienicowo-płomieniówkowy, o pow. grzewczej 43,83 m², pracujący pod ciśnieniem 15 atm., palenisko przednie przystosowane do spalania niskowartościowego paliwa (trociny i odpady drewna), silnik parowy o mocy 130 KM, z cylindrem o średnicy 290 mm i skokiem tłoka 480 mm i dwa koła pasowe, każde o średnicy ok. 2 m, armaturę i wyposażenie dodatkowe. Jako, że utrzymanie, wyłączonej w ostatnich latach z ruchu, lokomobili, w kotłowni tartaku,

nie rokowało właściwego utrzymania zabytku, Dolnośląski Konserwator Zabytków przyzwolił na wyprowadzenie jej z kotłowni, demontaż i przekazanie odpowiedniej instytucji muzealnictwa technicznego. Ofertę podjęła Fundacja i tak dzięki uprzejmości Pani Elżbiety Hałas – prezesa Topwood Polska w Kowarach i dyrektora tartaku sobieszowskiego Pana Dominika Jabłońskiego, działu transportu Zakładu Energetycznego w Jeleniej Górze, który użyczył nam 10-tonowego dźwigu, Pana MiłoSława Krzysztofa Szpakowskiego, którego wałbrzyska firma Teleenergetyczne Konstrukcje Wsporcze zabezpieczyła transport drogowy i Pana Tadeusza Walaszyka, który przy użyciu dźwigu swej dzierzoniowskiej firmy świadczącej usługi dźwigowe, zdjął lokomobilę z niskopodwoziówki, stanęła ona przy parowozowni dzierzoniowskiej.

Byłoby to niewykonalne bez Jana Łuźnego i pracowników jego Zakładu Elektromechanicz-



Ogłędziny lokomobili



Koło pasowe

**COMIESIĘCZNE SPOTKANIA „BRACTWY MOKREGO POKŁADU”
W KAŻDY PIERWSZY CZWARTEK KAŻDEGO MIESIĄCA godz. 17.00 (bez względu na pogodę)**



Elementy kotła parowego



Załadunek na niskopodwoziówkę



Demontaż przed transportem

nego, którzy przygotowali lokomobilę do transportu i nadzorowali całodzienną operację.

Przed nami zadanie konserwacji i montażu lokomobil, i urządzenia jej stałej ekspozycji, być może i w ruchu. Przy tych robotach spotkają się również studenci z Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego PWr. „Ochrony Zabytków Techniki HP Nadbór”, liczymy również na pomoc „Bractwa Mokrego Pokładu”. Już teraz dziękujemy jego prezesowi Panu Zbigniewowi Priebe za pomoc w transporcie paleniska i armatury kotła, których przewiezienie wymagało kolejnego samochodu ciężarowego i pracownikom tartaku sobieszowskiego, którzy przy użyciu widłaków i ładowarki Fadroma te wielotonowe elementy zdołali załadować na skrzynię.

Stanisław Januszewski

Koncert w parowozowni

Wrocławscy Kameraliści pod dykcją Piotra Karpety upamiętnili Święto Niepodległości w zabytkowej parowozowni w Dzierżoniowie. Koncert pt.: „Krótka historia muzyki polskiej od Bo-

gurodzicy do Mazurka Dąbrowskiego” odbył się 10.11.2004 r. o godz. 18⁰⁰.

Nastrój, mimo mroźnego wieczoru, był podniosły. Cantores Minores Wratislaviensis wykonali pieśni patriotyczne, powstałe na przełomie pięciu wieków (XV–XX w.). Zaproszeni goście jak i melomani wysłuchali m.in.: *Warszawiankę* (1831) i *Kukułeczkę*.

Koncert został zorganizowany przez Sowigorskie Muzeum Techniki Fundacji Otwartego Muzeum Techniki wraz z Dzierżoniowskim Ośrodkiem Kultury.

Mecenat nad wydarzeniem kulturalnym objęły firmy: Wodociągi i Kanalizacja Sp. z o.o. w Dzierżoniowie, Zakład Elektromechaniczny Naprawa Lokomotyw Spalinowych, Urząd Miasta Dzierżoniowa, 3M Poland, Restauracja Hotel DELTA IN, Fundusz Regionu Wałbrzyskiego,



Występujący artyści



Widownia w parowozowni

kwiaciarnia Kwiatowe Impresje, którym pragniemy wyrazić serdeczne podziękowania.

Do zobaczenia wkrótce na kolejnym koncercie w parowozowni.

Renata Madziara, SMT

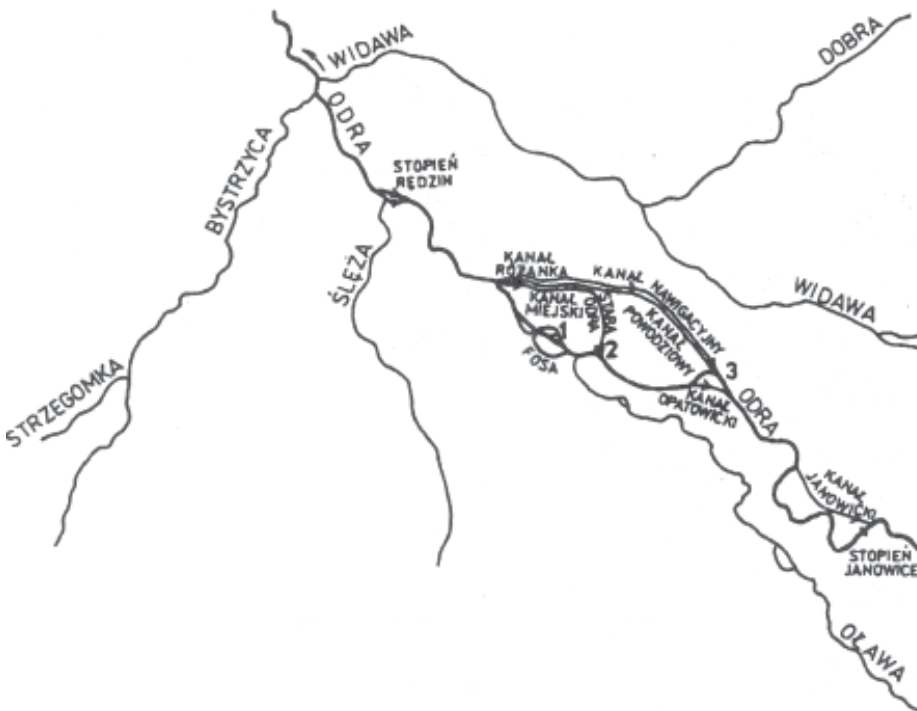
Stopień Wodny Szczytniki

Najlepiej widoczny jest z Wybrzeża Wyspiańskiego, mostu Zwierzynieckiego, przystani Zwierzynieckiej lub wału przeciwpowodziowego okalającego Ogród Zoologiczny – po kładkę Rakowiecką (zwaną Zwierzyniecką). Jest podstawowym, silnie zainwestowanym elementem drugiego po Śródmiejskim Węźle Wodnym ukształtowanego historycznie wewnętrznego: **Szczytnickiego Węzła Wodnego** i ważnym dla miasta zespołem budowli Wrocławskiego Węzła Wodnego.

Stopień Wodny Szczytniki stanowią:

1. jaz Szczytniki – stały (od 1793 r.) – ruchomy (od 1999 r.) ze sterownią jazu;
2. przepławka dla ryb – komorowa (zbudowana w 2002);
3. śluza komorowa „mała” z wrotami przeciwpowodziowymi i nieczynnym kanałem energetycznym (zbud. 1892–1897);
4. przepust wód wokół jazu przez Ogród Zoologiczny;
5. ujęcie wody dla Politechniki Wrocławskiej;

Ponadto Szczytnicki Węzeł Wodny stanowią także:



SZCZYTNICKI WĘZEŁ WODNY



Szczytnicki Węzeł Wodny jako część Wrocławskiego Węzła Wodnego



Jaz Szczytniki przed 1997 r.

6. ujęcie wody dla wodociągów (brzeg lewy) wraz z zespołem pomp i wodociagową wieżą ciśnien przy ul. Na Grobli – obecnie nieczynne.
7. zabudowa przystopniowa:
 - budynek Biura Zarządu Odrzańskiej Drogi Wodnej,
 - budynek mieszkalny Dyrektora Zarządu;
8. inne:
 - budynek Komisariatu Policji Wodnej,
 - budynek Instytutu Ochrony środowiska,
 - hangar dla łodzi ze slipem i przystanią,
 - magazyny i wiaty.

W tym rejonie od niepamiętnych czasów zawsze koncentrowały się nurty wód. Tu Oława wpadała do Odry, zanim skierowano ją ku fosom lewobrzeżnego Wrocławia, od końca XIX wieku – znów skierowana tu do Odry, ale już po odebraniu jej wód przez pola wodonośne nowożytnych wodociągów wrocławskich. Tu zwykle wiodła swe główne nurty Odra. Tu zbiegały się przekopy wykonane w XIV i XV wieku przez ówczesnych inżynierów dla zdrenowania doliny przed miastem. Tak jak i obecny nurt, który

jest wypadkową wielowiekowych zmagania człowieka i rzeki – a bez których nie ukształtowała by się żegluga odrzańska, jak i samo miasto. Miasto, które potrzebowało wód do zasilania studzien i wodociągów, także kół wodnych, odprowadzania nieczystości i uprawiania żeglugi. A że Odra była zawsze rzeką kapryśną to rozrastające się miasto zaczęło odczuwać potrzebę odprowadzania nadmiaru wód powodziowych poza jego mury. Tym pierwszym wolnym miejscem powyżej miasta był rejon Szczytnik, czyli wsi książęcej – od XV wieku własności miasta. Wieś leżała początkowo na lewym brzegu Odry. Od XV wieku – w związku z wykonaniem przekopów – znalazła się na prawym brzegu Odry. Wreszcie, prawdopodobnie w połowie XVI wieku, została rozdzielona przekopem powodziowym Starej Odry. Z tego okresu muszą też pochodzić pierwsze budowle regulacyjne rozdzielające wody „małe” od „wielkich”. Dopiero jednak po powodzi 1748 roku – prawdopodobnie w 1791 lub 1793 roku – odnotowano budowę jazu Szczytniki.

Ryszard Majewicz



Budynki Szczytnickiego Węzła Wodnego od zachodu

Projektowanie i budowa statków we Wrocławiu

Zestaw pchany „Bizon II”

W budowie zestawów pchanych typu Bizon armator Żegluga na Odrze widział ostateczne przejście od systemu holowanego do systemu pchanego. Dlatego osiągi eksploatacyjne zestawów pchanych typu „Bizon I” były pilnie analizowane przez służby nawigacyjne, techniczne i ekonomiczne armatora. Wyniki te były przetwarzane w Centrum Badawczo-Projektowym Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Działania te doprowadziły do znacznych zmian i powstania nowego pchacza typu „Bizon II”. Zmiany te odnosiły się do zmiany silników głównych, modyfikacji mechanizmów, pomieszczeń załogowych oraz sylwetki pchacza, która przyjęła kształt ostateczny, tak charakterystyczny dla tego typu pchaczy.

Na pchaczach „Bizon II” zastosowano silniki główne produkcji NRD typu SKL 6NVD26 2 szt. o mocy 200 KM przy obrotach 750 obr/min i obrotach śruby 320 obr/min. Zastosowano je w miejsce bardzo drogich i posiadających zbyt małą moc silników typu HCP CEGIELSKI 4BH22 o mocy 160 KM.

Zmieniono również źródło energii elektrycznej z prądnic marszowych prądu stałego na zespół prądotwórczy o mocy 25 kVA i napięciu 3×380 V. Pozostałe parametry zestawu „Bizon II” pozostały identyczne jak w zestawie „Bizon I”.

Zestaw pchany „Bizon III”

Uruchomienie produkcji silników na licencji RFN w ZmiM Warszawa stało się podstawą do opracowania nowej dokumentacji i budowy nowego pchacza „Bizon III”. Zastosowano w nim wszystkie osiągnięcia i doświadczenia zdobyte w trakcie eksploatacji poprzednich pchaczy „Bizon I” i „Bizon II”.

Największe zmiany to zastosowanie silników GR1416 o mocy 200 KM przy 1600 obr/m.in. oraz skrócenie pchacza o 1,80 m w porównaniu do poprzednich.

Pchacz

Wymiary główne:

$L = 20,20 \text{ m}$, $B = 8,06 \text{ m}$, $T = 1,10 \text{ m}$

Napęd:

2 silniki ZmiN Warszawa

Typ GR1416A

Moc = 200 KM

Obroty silnika 1600 obr/min

Obroty śruby 400 obr/min

•ródło energii elektrycznej:

Zespół prądotwórczy 25 kVA 3×380 V.

Urządzenia sterowe: elektrohydrauliczne nadające, napędzające 4 stery zaśrubowe i 4 stery przedśrubowe.

Urządzenia kotwiczne: 2 kotwice odchylnie dwułapowe po 400 kg, windy kotwiczne hydrauliczne.

Urządzenia spinające pchacz-barka: ręczne windy spinające, wiązania linowe z amortyzatorami gumowymi.

Urządzenia szepiające barka-barka: ściągacze śrubowe linowe z amortyzatorami gumowymi.

Wprowadzenie energii elektrycznej w postaci prądu zmiennego o napięciu 220V pozwoliło przystosować pomieszczenia socjalno-bytowe do żeglugi całodobowej.

Barki pchane

Wymiary główne:

$L = 45,0 \text{ m}$, $B = 9,0 \text{ m}$, $T = 1,60 \text{ m}$

Ładowność 500 ton.

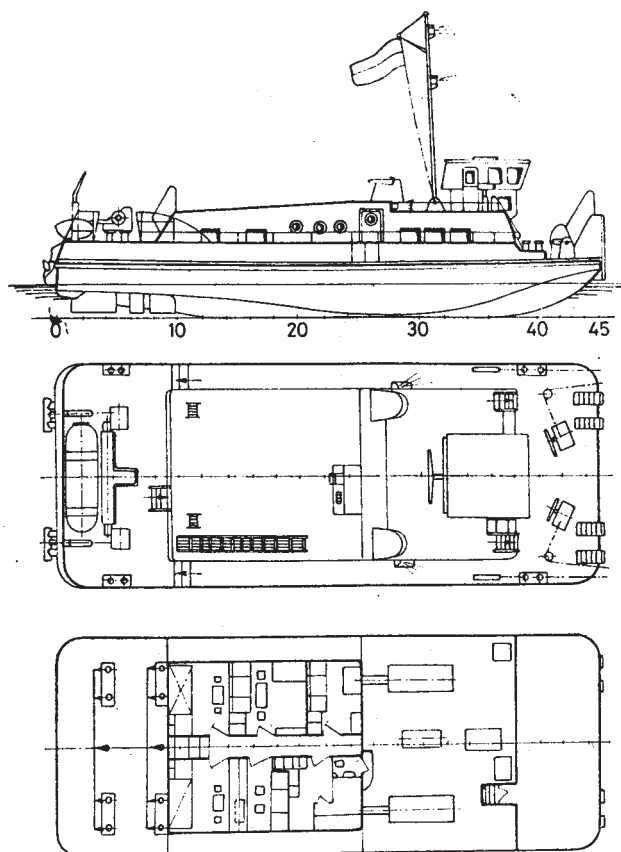
Zestaw – wymiary maksymalne:

$L = 110,2 \text{ m}$, $B = 9,0 \text{ m}$, $T = 1,6 \text{ m}$

Ładowność zestawu 1000 ton.

Zestawy pchane „Bizon III” produkowano dla przedsiębiorstw żeglugowych w Bydgoszczy, Gdańsku, Szczecinie i Wrocławiu. Głównym producentem pchacza „Bizon III” była Płocka Stocznia Rzeczna.

Wojciech Śladkowski



Żegluga pasażerska, turystyczna i sportowa

Cz. III. Wrocław

Wrocławski Węzeł Wodny stanowi skomplikowany układ koryt rzek i kanałów. Rozpoczyna się w km 243,50 rzeki Odry przy odgałęzieniu kanału służy Opatowice, a kończy w km 261,60 tj. przy połączeniu dolnego kanału służy Rędzin z Odrą i przy ujściu rzeki Ślęzy do Odry.

Pomijając rzeki przepływające przez miasto Wrocław, takie jak Oława, Bystrzyca, Ślęza czy Widawa, na układ Wrocławskiego Węzła wodnego składają określone długości koryta Odry i kanałów:

1. Rzeka Odra (w tym Odra Południowa) 18,1 km
2. Rzeka Odra Północna 2,5 km
3. Kanał Żeglugowy 10,7 km
4. Kanał Powodziowy 6,3 km
5. Stara Odra 6,4 km (z tego 0,9 km wspólnie z Kanałem Powodziowym)
6. Kanał Miejski 3,6 km
7. Inne 5,1 km

Na inne wody składają się kanały służowe dł. 3,9 km, koryta jazów długości 0,4 km, upusty elektrowni wodnych długości 0,3 km oraz upusty młyńskie dł. 0,5 km.

Całkowita długość koryt różnego typu cieków Wrocławskiego Węzła Wodnego wynosi 52,70 km.

W układzie tym szczególne miejsce zajmuje jego część tzw. Śródmiejski Węzeł Wodny, który rozpoczyna się w km 251,30 przy rozdziale Odry na Południową i Północną, a kończy przy połączeniu w km 254,10. Jest to najbardziej atrakcyjny odcinek ze względu na starą zabudowę miasta, jak i unikatowy przepływ wód.

Nie jest znany kompleksowy plan wykorzystania Wrocławskiego Węzła Wodnego dla żeglugi pasażerskiej czy sportów wodnych. Przez całe dziesięciolecie ani administrator drogi wodnej, ani władze miasta nie uczyniły nic aby Odrę przybliżyć Wrocławianom. Jest to więc dziwne, że tak atrakcyjnie rozwinięta linia wodna nie mogła doczekać się należytego potraktowania. Wzorem może Opole, gdzie obecnie potrafiono docenić walory położenia nad Odrą i stworzono jasną koncepcję dla rozwoju żeglugi turystycznej i sportów wodnych.

Jakie są więc perspektywy dla żeglugi pasażerskiej, turystycznej i sportów wodnych we Wrocławiu? Biuro Promocji Miasta podjęło działania celem wydania mapy-przewodnika szlaków wodnych i ścieżek rowerowych Wrocław-

skiego Węzła Wodnego. Jednak koncepcję wykorzystania Węzła powinien opracować bez wątpienia administrator Odry.

Żegluga pasażerska we Wrocławiu to dwa statki typu SP-150 *Goplana* i *Driada*, tramwaj wodny *Kaczuszka* i „gondola” *Maja*. Dla tych statków istnieją następujące przystanie: stała przystań „Zwierzyniecka” na Starej Odrze oraz przystanie pływające okresowe na Odrze – jedna przy Wyspie Piasek, dwie przy Hali Targowej i jedna przy ZOO (poniżej kładki dla pieszych). Przystanie te są utrzymywane przez armatorów poszczególnych statków.

Przez pewien czas funkcjonowała przystań na Kanale Miejskim przy domu handlowym Leclerc.

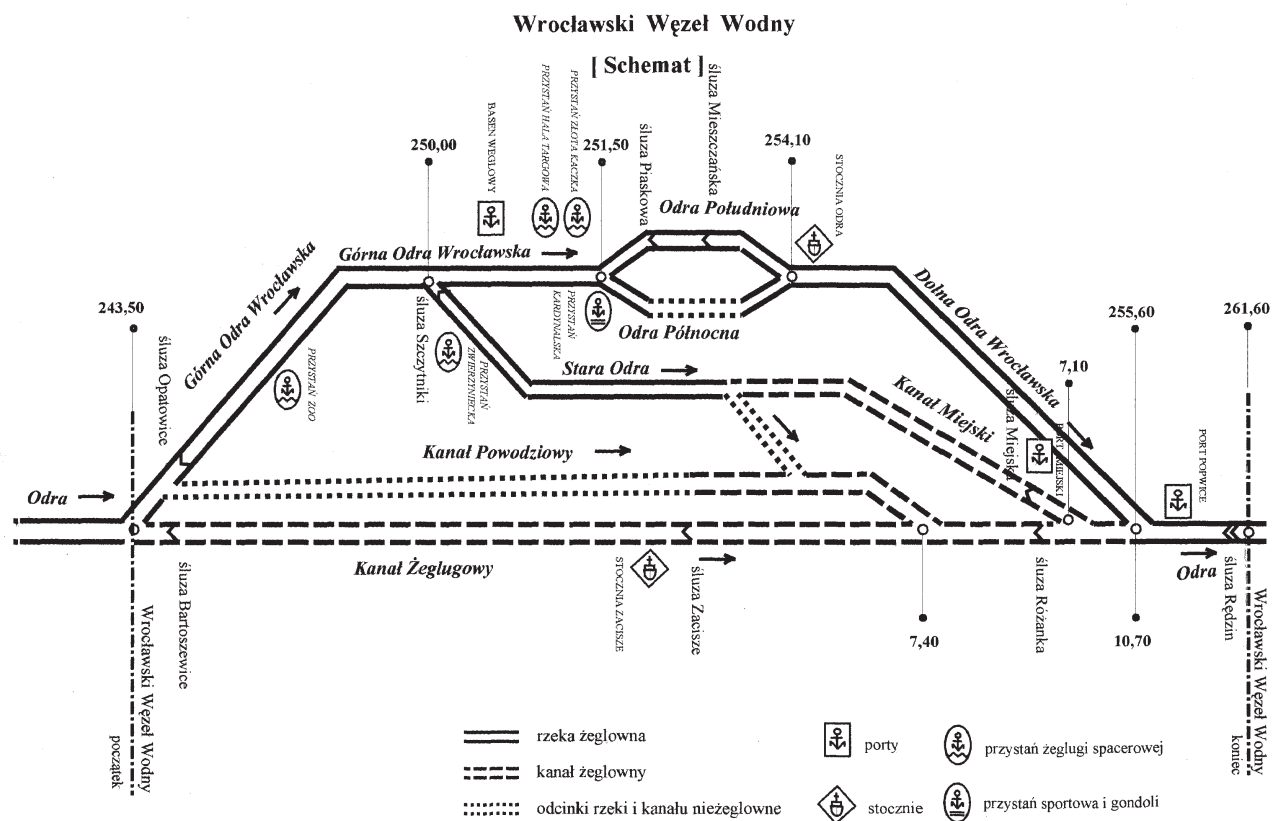
Dobrym miejscem na zorganizowanie przystani jest pionowe nabrzeże na Odrze poniżej jazu Opatowice u zbiegu ulic Braci Gierymskich i Bartoszowickiej.

Kompania Spirytusowa „Wratislavia” poczyniła starania budowy przystani nad Kanałem Żeglugowym przy ul. Monopolowej.

Tramwaje wodne są statkami najbardziej odpowiednimi jednostkami na Śródmiejski Węzeł Wodny (patrz Biuletyn nr 15). Ograniczającymi gabarytami są tu wymiary służ (Piaskowa i Mieszkańska) 41,0×5,34×1,2 m oraz prześwity mostów Piaskowego 2,97 m i Uniwersyteckiego 2,77 m. Tramwaje wodne o wymiarach dostosowanych do tych gabarytów drogi wodnej i pojemności 15–40 osób umożliwiłyby odbywania wycieczek rodzinnych czy zorganizowanych. Wykorzystanie tych jednostek w nawet przy 25% frekwencji byłoby już opłacalne dla armatora. Pokazanie pasażerom od strony wody pięknej zabudowy starego Wrocławia popularyzowałoby miasta, a z czasem stałoby się stałym elementem krótkich wycieczek wodnych. Jednostki te mogłyby kursować według ustalonego rozkładu lub według życzeń grupy pasażerów.

Jako przystanie dla tramwajów wodnych można wskazać następujące przystanie:

- przy ujściu Oławy do Odry (przy ul. Mazowieckiej często goszczącej wesołe miasteczko),
- przy tzw. „wnęce kupieckiej” na Ostrowie Tumskim na wprost katedry,
- przy Hali Targowej,
- na Wyspie Bielarskiej od strony Odry Południowej,
- na Wyspie Bielarskiej powyżej Żabiej Kładki,



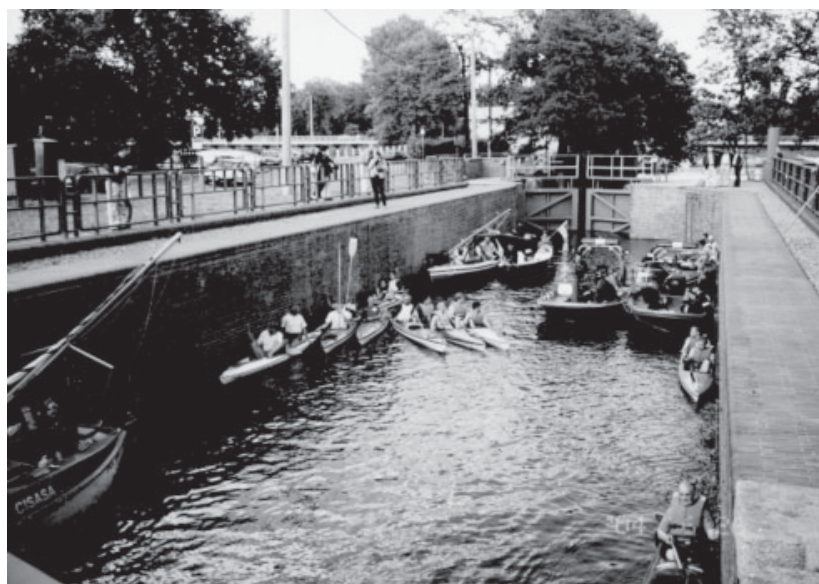
- przy wejściu do górnego awanportu,
- przy moście Sikorskiego.

Gondole są najmniej popularnymi jednostkami pływającymi w Polsce. Kilkuosobowe, na akwenach atrakcyjnych lub większych miast, już szczególnie we Wrocławiu mogłyby cieszyć się dużym powodzeniem.

Przez określenie gondola nie określamy jedynie jednostki wiosłowej o charakterystycznym kształcie weneckim. Nazwy tej często uży-

wa się dla niewielkich jednostek o napędzie motorowym, których trasa rejsu i miejsce dobowania są określane przez zamawiającego. Gondola w takim rozumieniu może korzystać z każdej przystani pasażerskiej, ale może dobować do brzegu ukształtowanego w taki sposób, gdzie można wyrzucić trap i bezpiecznie wyjść na ląd.

Sporty wodne mają bogatą tradycję we Wrocławiu. Zlokalizowane na górnej Odrze wrocławskiej kluby sportowe żeglarskie, wiosłarskie



Kajaki w śluzie Mieszczanickiej (fot. J. Bogucki)

i kajakowe szczyły się swego czasu znaczącymi osiągnięciami w skali nie tylko krajowej. Obecnie są jednak w takiej samej kondycji, jak cały polski sport. Nie należy spodziewać się aby miasto mogło coś pomóc dla sportu wyczynowego. Jednak miasto ma obowiązek udostępnić swoją Odrę dla rekreacji.

Budowa w ostatnim czasie ścieżek rowerowych jest pewnym krokiem w kierunku umożliwienia mieszkańcom miasta uprawianie czynnego wypoczynku. Wzrasta ruch cyklistów zwłaszcza na trasach pozaosiedlowych. Teraz powinien przyjść czas na tworzenie tras wod-

nych. Sezon wodniacki trwa stosunkowo krótko, bo na ogół od maja do października. Nakłady na tą formę rekreacji obciążą w niewielkim stopniu kasę miasta. Dogodne miejsca wodowania i przenoski na stanowiskach jazowych to na początek wszystko.

Rozwój żeglugi turystycznej, spacerowej, jak również sportów wodnych i turystyki wodnej może nastąpić po otwarciu Śródmiejskiego Węzła Wodnego. Wbrew głośzonym opiniom na ten cel nie trzeba wielkich nakładów. Powinien być on udostępniony jak najrychlej.

Marian Kosicki

Odplynęło z wielka falą odrzańską...

Salut artyleryjski

Zasadniczo każdy kapitan statku wypracowywał własne metody przeprowadzania manewrów. Bywało, że niektóre manewry były wykonywane w taki sam sposób niemal przez wszystkich kapitanów. Takim ciekawym manewrem było wejście do portu Cigacice w km 471,8 po bunkier. Przeważnie wykonywały go holowniki dwuśrubowe, a więc „duże holendry” (rzadziej bocznokołowce). Kiedy pociąg holowniczy, płynąc w dół zbliżał się do mostu drogowego, znajdującego się ok. 100 m od portu kapitan zwalniał, dawał na pierwszą barkę sygnał rzucenia holu. Wówczas holownik mocno przyspieszał i wtedy należało szybko wyciągnąć hol. Przy wejściu do portu rzucał dziobową kotwicę, przy pomocy maszyn dokonywał pełnego obrotu i spokojnie wprowadzał statek wąskim wejściem do portu. Manewr ten musiał być wykonany szybko i dokładnie, bowiem pięć barek płynęło za nim samospławem. Spływały jeszcze około kilometra w dół, gdzie poniżej wejścia do portu kotwiczyły. W tym czasie holownik ustawiał się już przy nabrzeżu bunkrowym pod dźwiękiem.

Swego czasu najbardziej efektownie wchodził H/P *Swarożyc*. Nie chodzi o jakiś szczególny manewr. Na wejściu do portu rozległa się kanonada, której echo odbite od prawobrzeżnych wzgórz

stwarzało wrażenie salw artyleryjskich. Kiedy drugi raz po oddaniu salutu zacumował przy nabrzeżu statek otoczyła grupa funkcjonariuszy UB. Kilku weszło na pokład. Zarządzono zbiórke całej załogi.

– Gdzie macie broń? – padło ostre pytanie.

– Jaką broń? – załoga wyraźnie się bawiła.

Wówczas z grupy wystąpił Włodek Trzaskowski i poprowadził funkcjonariuszy na rufę holownika. Tam na pokładzie leżała najzwyczajniejsza płomieniówka z kotła parowego. Wyjaśnił, że trzeba zaślepić jeden koniec, wlać trochę wody i wrzucić kilka grudek karbidu. Kiedy karbid zacznie się lasować uchodzący okresowo gaz otwartym końcem powoduje właśnie ten huk. Jego mała ilość nie ma siły wyrzutu. Salwy oddaje, aby narzeczona w Cigacicach wiedziała, że jest już w porcie. Zademontrował działanie. Położony papierek na dole wylotu rury podczas wybuchu nie wyleciał na zewnątrz. Mimo to, wydano zakaz dalszych działań „aby nie budzić niepokoju”.

Jeszcze tylko jeden raz nad portem rozległa się salwa – kiedy Włodek brał ślub z piękną mieszkanicą Cigacic.

myk

Korespondencje prosimy kierować na adres: Marian Kosicki, tel. dom. (71) 321 45 86, kom. 506 814 245
H/P „Nadbór”, Górny awanport śluży Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@pwr.wroc.pl; <http://www.nadbor.pwr.wroc.pl> „Bractwo Mokrego Pokładu”
red. techn. Marek Battek

Mecenas Biuletynu: Browary Dolnośląskie „PIAST”; ODRATRANS S.A.; NAVICENTRUM Sp. z o.o.;
RZGW Wrocław; MALBO Sp. z o.o. – Stocznie Wrocław i Malczyce