

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.nadbór.pwr.wroc.pl

Biuletyn Nr 23

Rok III

Lipiec 2005 r.

Stefan Drzewiecki – pionier żeglugi podwodnej Nowatorskie rozwiązania

Stefan Drzewiecki opracował 10 projektów okrętów podwodnych i dziesiątki ich wersji, oryginalne modele uzbrojenia okrętów podwodnych, miny i aparaty torpedowe, a także dziesiątki różnych urządzeń, mechanizmów i przyrządów, niezbędnych dla realizacji przypisywanych okrętom podwodnym zadań. Był twórcą pierwszych mierników głębokości, oryginalnych, niewielkich pomp, sprężarek powietrza, regulatorów obrotów, różnych wskaźników etc.

Wiele jego pomysłów technicznych zostało wdrożone do praktyki, w znacznej mierze dzięki jego osobistemu zaangażowaniu, kierownictwu i udziałowi w pracach wykonawczych. Kryły w sobie wiele idei nowatorskich, które posłużyły dziełu dalszego rozwoju żeglugi podwodnej.

Drzewiecki wyprzedził wielu współczesnych, właściwie oceniając rolę okrętu podwodnego jako nowego środka walki na morzu. Początkowo traktował go jako narzędzie obrony przybrzeżnej i twierdz nadmorskich i temu zadaniu służyć miały jego miniaturowe okręty podwodne, wyposażone w efektywne systemy napędu mięśniowego - na śrubę okrętową przez pedałowaty system napędu, typu rowerowego. Nieco później, myśląc już o przekształceniu okrętu podwodnego w pełni autonomiczną jednostkę pływającą, zdolną do działań na otwartym morzu, zaczął poszukiwać optymalnego modelu silnika mechanicznego, zdolnego zabezpieczyć ruch okrętu podwodnego tak pod- jak i na wodzie.

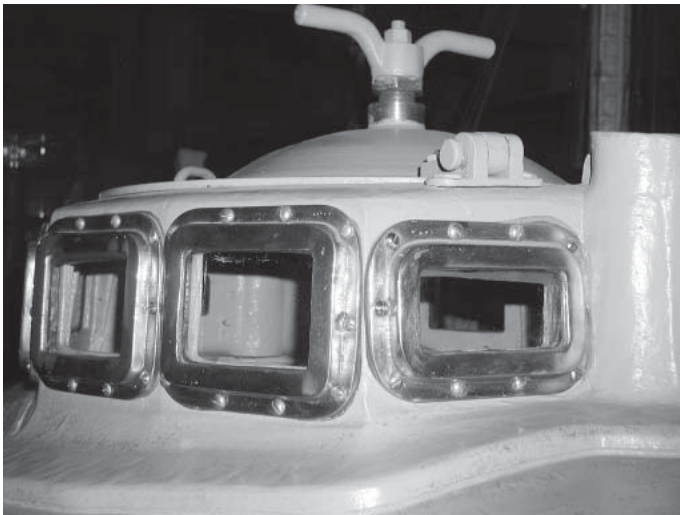
Drzewieckiemu przypisujemy priorytet realizacji pierwszego w świecie okrętu podwodnego o napędzie z silnika elektrycznego, zasilanego najpierw z ogniw galwanicznych, a następnie z baterii kwasowych akumulatorów elektrycznych.

Jako jeden z pierwszych podjął próbę zastosowania na okręcie podwodnym w charakterze silnika głównego turbiny parowej, a następnie silnika wysokoprężnego typu Diesla, a zbudowany w Rosji wg. projektu Drzewieckiego w latach 1903–1909 okręt podwodny „Pocztowyj” był pierwszym w świecie okrętem podwodnym z silnikiem benzynowym, służącym zarówno dla pływania pod- jak i na wodzie.

Poszukując dróg zwiększenia prędkości okrętu podwodnego pod wodą Drzewiecki znacząco udoskonalił pędnik śrubowy. Śrubę 2-łopatową zastąpił 4-łopatową. Później, jako że zdawał sobie sprawę z oporów stawianych śrubie w wodzie, próbował ją wyeliminować i zastąpić działaniem silnika hydroreakcyjnego. W latach 1884–1895 udało mu się zaprojektować i zrealizować pierwszy i jak dotąd jedyny na świecie okręt podwodny z silnikiem hydroreakcyjnym, pełniącym również rolę steru kierunku i głębokości.

Wiele uwagi poświęcał problematyce wytrzymałości kadłubów, pragnąc tą drogą zwiększyć głębokość zanurzenia okrętu podwodnego. Jako jeden z pierwszych przyjął wrzecionowatą formę kadłuba, która okazała się perspektywiczna dla przewyciężenia oporów w wodzie. Drzewieckiemu przypisać należy również priorytet jeśli chodzi o użycie stali jako materiału konstrukcyjnego kadłuba. Był również pierwszym, który podał i zastosował w praktyce konstruktorskiej podstawowe założenia wyboru optymalnej formy kadłuba i wykonywania obliczeń dla ustalenia jego wytrzymałości. Kierując się jego zaleceniami obliczenia takie wykonał już dla projektowanych przezeń w latach 1892–1896 okrętów podwodnych A.N. Kryłow.

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



Kiosk okrętu podwodnego S. Drzewieckiego (typ III)

Drzewiecki był pionierem idei przenoszenia okrętu podwodnego z jednego teatru działań morskich na inny, także z użyciem transportu kolejowego. Swoje miniaturowe okręty podwodne wyposażał w specjalne uchwyty transportowe, umożliwiające szybki ich załadunek na platformy kolejowe, a również podnoszenie i opuszczanie na wodę z okrętów nawodnych. W pełni oryginalnym był jego pomysł wykorzystania warstwy wody jako pancerza chroniącego okręty przed ostrzałem artyleryjskim, eksponowany w projekcie jego okrętu podwodnego z 1892 r.

Wiele uwagi poświęcał opracowaniu teoretycznych podstaw realizacji systemu zanurzania i wynurzania okrętu podwodnego. Był prekursorem systemu realizacji tego zadania nie drogą zwiększania ciężaru okrętu podwodnego (przez balastowanie wodą) lecz drogą zmiany objętości okrętu podwodnego (1877). Jako pierwszy na terenie Rosji sięgnął ku idei przemieszczania ciężaru dla kierowania okrętem podwodnym pod wodą. Równie nowatorskie były rozwiązania wprowadzone w jego drugim okręcie podwodnym z 1879-1880 r., który dysponował możliwością sterowania kierunkiem i głębokością zanurzenia dzięki zmianom kątów działania śrub okrętowych. W latach 1884-1885 z powodzeniem eksperymentował z kolei z systemem sterowania okrętem przez obrotowe dysze silnika hydroreakcyjnego.

Opracowany przez Drzewieckiego peryskop stał się archeotypem peryskopów współczesnych okrętów podwodnych. Jako pierwszy w świecie wprowadził na okręt podwodny torpedy. Był twórcą pierwszych aparatów torpedowych dla okrętów podwodnych i kutrów torpedowych. Jako pierwszy opracował sposób ich rozmieszcza-

nia na kadłubie i opracował szereg konstrukcji zewnętrznych, kierowanych aparatów torpedowych, umożliwiających atakowanie celów pod różnymi kątami. Wprowadzenie tych aparatów na wyposażenie okrętów bojowych 2-3-krotnie zwiększyło siłę ich uzbrojenia.

Znaczącym osiągnięciem był opracowany przez Drzewieckiego system regeneracji powietrza w okręcie podwodnym, podstawowe zasady którego znalazły szerokie zastosowanie, a ciągle udoskonalany przez wielu wynalazców, w niektórych swych elementach nie stracił aktualności do dzisiaj.

Prace Drzewieckiego na polu żeglugi podwodnej wyraźnie wskazują rolę jaką wynalazca ten odegrał w dobie przekształ-

ciania się okrętu podwodnego z konstrukcji badawczo-doświadczalnej w bojowy okręt floty morskiej, który dojrzały kształt zyskał już w dobie I wojny światowej.

Drzewiecki, już w latach 90. XIX w. stał się jednym z koryfeuszów nauki i techniki, teorii, sztuki projektowania i mechaniki żeglugi podwodnej. Zawdzięczał to również własnej postawie i cechom charakterologicznym, oddaniu pracy twórczej, którą zawsze traktował w kategoriach szczególnej misji i posłania. Ale taką była też epoka, w której przyszło mu działać, w której romantyzm przenikał się z pozytywizmem, a działalność na polu techniki zdawała się nie tylko nobilitować ale i kształtować nowy model człowieka, otwartego na dokonania współczesnej mu nauki, pełnego wiary w perspektywy jej rozwoju i skłonny manifestować tę postawę codzienną pracą.

Takich ludzi Drzewiecki znajdował i wokół siebie. W kręgu jego najbliższych przyjaciół znaleźli się i wybitny matematyk, późniejszy Prezydent Republiki Francuskiej Raimond Poincaré, i inżynier Gustaw Eiffel, i chemik Dmitrij Mendelejew, i „ojciec” rosyjskiej naukowej szkoły lotniczej Mikołaj Żukowski, i późniejszy akademik, wybitny konstruktor okrętowy A.N. Kryłow.

Co zaś warte podkreślenia, to jego wczesne prace na polu sztuki budownictwa okrętowego i uzbrojenia torpedowego, prowadziły jego uwagę i ku pneumatyce i ku mechanice, i ku hydrodynamicie, ku problematyce silników napędowych i pędników okrętowych. Wzajemnie się zaś przenikając ogarnęły również sferę żeglugi powietrznej, tak w odniesieniu do teorii lotu, aerodynamiki eksperymentalnej, dynamiki lotu i urządzeń ciągu samolotu.

Stanisław Januszewski

50 lat petersburskiej Akademii Lotnictwa Cywilnego

22–23 czerwca 2005 r. prof. Stanisław Januszewski był gościem honorowym J.M. Rektora Akademii Lotnictwa Cywilnego prof. Michaiła Juriewicza Smirnowa, która obchodziła w Petersburgu 50-lecie swego istnienia. Z tej okazji w murach znanej w Rosji uczelni zgromadziła się plejada znakomitych jej absolwentów, dzisiaj pilotów lotnictwa cywilnego, kontrolerów lotu, mechaników lotniczych, nawet kosmonautów. Uroczystości uświetnił 23 czerwca rejs Newą do Peterhofu i niezapomniany widok wspaniałych cesarskich fontann. Na Newie odbywała się zaś w tym czasie parada zabytkowych jednostek pływających, wśród których znalazł się również „Sztandar” – flagowy okręt Piotra Wielkiego, z pietyzmem zrekonstruowany przez studentów petersburskiej Akademii Marynarki Wojennej. Obchodom jubileuszu ALC towarzyszyła również Konferencja Naukowa, przypominająca rolę Sankt Petersburga jako kolebki rosyjskiego lot-

nictwa. Wykształciła drogę życiową Igora Sikorskiego i całej plejady konstruktorów rosyjskich, m.in. Polikarpowa. Z tym miastem związał swe losy Witold Jarkowski, jeden z wybitnych organizatorów rosyjskiego przemysłu lotniczego lat 1911-1917. Prof. Stanisław Januszewski mówił o pilotach warszawskiej „Awiaty”, lotnikach, którzy lotnicze licencje zdobyli w 1911 r. w Szkole Pilotów Warszawskiego Towarzystwa Lotniczego. Później losy rozrzuciły ich po świecie, od Imperium Rosyjskiego po Amerykę, od Francji po Serbię i Daleki Wschód. Swe tryumfy święcili również pod niebem Sankt Petersburga, zdobywając sławę i pozycję najlepszych lotników Cesarstwa, jak Michał Scipio del Campo, Henryk Segno czy kawalerowie krzyża św. Jerzego Jerzy Jankowski i Maks von Lerche, którzy przebyli długą drogę w siłach lotniczych Rosji w czasie I wojny światowej.

Ryszard Majewicz

Międzynarodowa Ekspedycja Naukowo-Badawcza „Dziedzictwo wysp sołowieckich”

W dniach od 4 do 18 czerwca prof. Stanisław Januszewski przebywał na wyspach sołowieckich, jednym ze świętych miejsc Prawosławia, na ziemi znaczonej koszmarem Gułagu, który tutaj właśnie w 1918 r. się rodził. Rosyjska Akademia Nauk zaprosiła go jako konsultanta Ekspedycji prowadzonej przez geografów moskiewskiego Instytutu Historii Nauk Przyrodniczych i Techniki. Jego pobyt na wyspach zaowocował również wyjątkowym seminarium prowadzonym w cieniu murów Kremla, adresowanym także do pracowników Muzeum Sołowieckiego i mieszkańców Osady Sołowieckiej. Tym razem prof. Januszewski, a był to już jego czwarty pobyt na rosyjskiej Północy, kontynuował swe wcześniejsze studia dziedzictwa technicznego archipelagu. Pod jego kierunkiem pracowała również Magda Cieślak, studentka IV roku Architektury Politechniki Wrocławskiej. Przygotowywała materiał do swej pracy dyplomowej. Jej tematem będzie problematyka rewitalizacji Cypla Śledzia, jednego z najbardziej urokliwych zakątków Wyspy Sołowieckiej, nasyczonego znakomitymi dziełami przemysłu i techniki, w XIX stuleciu jednego z centrów aktywności gospodarczej Monastyru.

Na Sołowkach z Muzeum Sołowieckim, a w Sankt Petersburgu z Fundacją Dmitrija Likhatscheva, prof. Januszewski ustalił że jedną z imprez organizowanych w 2006 r. w ramach

obchodów rocznicy setnych urodzin Likhatscheva, jednego z więźniów łagru sołowieckiego, a później wybitnego sławisty, członka Akademii Nauk Rosji, będzie Międzynarodowa Konferencja Naukowa poświęcona dziedzictwu kultury technicznej wysp sołowieckich - w kwietniu 2006 r. we Wrocławiu. Gdy zaś mowa o Dmitriju Likhatschevie to sensacyjnym odkryciem było odnalezienie na Wielkiej Muksalmie kamienia, na którym w 1931 r. D. Likhatshev wyrył swe nazwisko. W przyszłym numerze Biuletynu zamieścimy szerszy fotoreportaż z wyprawy na wyspy sołowieckie.

Ryszard Majewicz



Interpelacja radnego

Wiceprezydent Wrocławia

Urząd
miejski
wrocławia



Wrocław, 23.06.2005 r.

WED.DGSPG.0719/40-/05

Pan

Miroslaw Iwanicki

Radny Rady Miejskiej Wrocławia
ul. Sukiennice 9

W odpowiedzi na zapytanie dotyczące „reaktywacji” Szkoły Żeglugi Śródlądowej w ramach sieci szkół ponadgimnazjalnych, uprzejmie wyjaśniam:

W związku z art. 2c ust 4, 5 ustawy z dnia 8 stycznia 1999 r. *Przepisy wprowadzające reformę ustroju szkolnego* (Dz. U. Nr 12, poz. 96 ze zm.) Wydział Edukacji Urzędu Miejskiego Wrocławia, podjął działania mające na celu dostosowanie systemu kształcenia zawodowego we Wrocławiu do nowych potrzeb społeczno - gospodarczych.

Propozycję kształcenia w wybranych zawodach i utworzenia sieci szkół zawodowych w następujących typach; zasadnicze szkoły zawodowe, technika uzupełniająca, szkoły policealne, przygotowano w oparciu o:

- Strategię Rozwoju Dolnego Śląska, Założenia Społeczno-Gospodarcze Wrocławia,
- badanie aspiracji edukacyjnych uczniów ostatnich klas; gimnazjum , liceum ogólnokształcącego i profilowanego,
- analizę potrzeb lokalnego rynku pracy opracowaną i przeprowadzoną przez Centrum Kształcenia Praktycznego, u pracodawców metodą ankietową w zakresie potrzeb kadrowych w różnych zawodach,
- stały monitoring rynku pracy w ramach zespołu „Wrocławski Program Rynku Pracy”.

Planując zadania związane z realizacją III etapu reformy uwzględniono również możliwość dalszego kształcenia młodzieży po liceum profilowanym, celem zdobycia zawodu na poziomie technika – w skróconym jednorocznym cyklu nauczania. Wszystkie te działania nie potwierdziły zasadności kształcenia w zawodzie - **technik żeglugi śródlądowej**, nauczanego w Zespole Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej.

Rada Miejska Wrocławia, aby uporządkować stan prawny ww zespołu podjęła 31. stycznia 2002 roku uchwałę o likwidacji szkół, **które już w 2002 r. nie miały uczniów**

- a) Policealnego Studium Żeglugi Śródlądowej im. Mjr Henryka Sucharskiego we Wrocławiu;
- b) Technikum Żeglugi Śródlądowej im. Mjr Henryka Sucharskiego Wydział Zaoczny we Wrocławiu;
- c) Zasadniczej Szkoły Żeglugi Śródlądowej im. Mjr Henryka Sucharskiego we Wrocławiu;
- Ostatnie klasy Technikum Żeglugi Śródlądowej włączono do nowotworzonego Zespołu Szkół Nr 14 przy ul. Brücknera 10.

Kształcenie w zawodzie - **technik żeglugi śródlądowej** zgodnie z nową klasyfikacją zawodów szkolnictwa zawodowego (Rozporządzenie *Ministra Edukacji Narodowej i Sportu z dnia 8 maja 2004 sprawie klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego*), może odbywać się w dwóch typach szkół ponadgimnazjalnych: **4 letnim technikum oraz 2 letniej szkole policealnej;**

4 - letnie technikum jako typ szkoły o długim i mało elastycznym cyklu nauczania, w sieci szkół wrocławskich zgodnie z uchwałą Rady Miejskiej z dnia 18 października 2001 r. nie zostało powołane.

2 - letnia szkoła policealna - jako dalsza droga kształcenia absolwentów liceów ogólnokształcących i profilowanych w celu zdobycia zawodu - technika żeglugi śródlądowej, po analizie ankiet przeprowadzonych wśród uczniów ostatnich klas ww typów szkół, nie potwierdziła chęci kształcenia młodzieży w tym zawodzie.

Te argumenty były dla Rady Miejskiej zasadniczym powodem rozwiązania Zespołu Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej, którego szkoły zostały włączone do Zespołu Szkół nr 14 przy ul. Brücknera 10, **co odczytanie nie przesądza, że w ofercie edukacyjnej szkół policealnych we Wrocławiu, nie znajdzie się zawód - technik żeglugi śródlądowej, jeśli po stronie młodzieży będzie chęć, a po stronie pracodawców oferty pracy i otwarcie na praktyczną naukę zawodu**.

W tym roku szkolnym w Zespole Szkół Nr 14, podobnie jak we wszystkich szkołach zawodowych Wrocławia, został zakończony cykl nauczania oddziałów ze starego systemu edukacyjnego (5- letniego technikum zawodowego).

Najbliższe ośrodki w których można zdobyć ten zawód w nowym typie szkoły ponadgimnazjalnej, to Kędzierzyn Koźle - planowane 2 oddziały klasy pierwszej w 4 letnim technikum i Nakło - 1 klasa.

Ze względu na rolę zawodu dla gospodarki polskiej, jako organ prowadzący, będziemy monitorować rekrutację do tego zawodu również w ww placówkach i wyciągać stosowne wnioski.

Z poważaniem
Jarosław Obremski

Do wiadomości:

- Biuro Rady Miejskiej Wrocławia
- Biuro Prezydenta Wrocławia

pl. Nowy Targ 1/6, 50-141 Wrocław
tel. +4871 340 72 59
fax. +4871 340 73 08
wr@um.wroc.pl
www.wroclaw.pl



Drogie Koleżanki, Drodzy Koledzy, Drodzy Absolwenci!

Jak już wszyscy wiemy Technikum Żeglugi Śródlądowej im. majora Henryka Sucharskiego we Wrocławiu przestaje istnieć, 10-tego czerwca 2005 r. odbyło się ostatnie rozdanie świadectw.

Szkoła kształciła i wychowywała przez 58 lat, uważamy więc, że należy się jej i nam wszystkim jakiś spisana garść wspomnień.

Proponujemy wydanie publikacji pt. „Zakończony rejs”. Prosimy, więc o przesyłanie swoich wspomnień, anegdot z życia Szkoły, interesujące będą również informacje o Waszych sukcesach i osiągnięciach, do których w jakimś stopniu przyczyniła się Szkoła.

Wydanie wyżej wymienionej publikacji będzie zależało od Waszego nią zainteresowania.

Dla naszej propozycji wyrazili już zyczenie poparcie Członkowie „Bractwa Mokrego Pokładu”, szczególnie panowie: Henryk Pierchała – absolwent i nauczyciel, Edmund Pajak – nauczyciel, Marian Kosicki – absolwent i nauczyciel, Zbigniew Pribe – absolwent, Zbigniew Skowroński – ojciec trzech absolwentów TŻŚ.

Zespół Inicjatywny

*Irena Talić, Jadwiga Szwaja Bielawska, Barbara Zelkowiec,
Krzysztof Brzozowski, Marek Malicki, Henryk Pierchała,
Zygmunt Maćkowski*

Materiały prosimy o przesłanie na adres:

Irena TALIK
ul. Łódzka 39/2
50-521 WROCLAW
e-mail: technikumzezlugi@wp.pl
www.tzsmemory.friko.pl

Pamiętny dzień 10 czerwca 2005 r.

Miał być dniem uroczystym zakończenia działalności Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, dniem, który będzie można wspominać ze smutkiem, ale i z rozrzewaniem, z jakim żegna się odchodząca w dal przeszłość.

Na tę bardzo przykrą uroczystość przybyło wielu absolwentów (w tym i zza granicy), przybyli dawni nauczyciele, niektórzy z ponad 40 letnim stażem. Przy tak uroczystych okolicznościach była radość spotkania po latach. Dalszych koleżeńskich spotkań już nie będzie.

Formą uroczystości zakończenia szkoły zainteresowała się Fundacja Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu i działające przy nim swobodne stowarzyszenie miłośników Odry pod nazwą Bractwo Mokrego Pokładu. Ze znacznym wyprzedzeniem prof. dr hab. Stanisław Janu-



Osoby wspomagające:

Roman Kotakowski, Aleksander Bielawski, Jadwiga Żuraw, Maria Bednarska, Jadwiga Roter, Ewa Jastrzębska, Agata Kaczor, Ryszard Malinowski, Andrzej Koc, Edmund Walasek, Ryszard Złociński, Janusz Pasek, Hubert Adamczyk, Jerzy Sokółski, Maria Terebus, Wanda Grobelna, Ewa Orłowska, Leopold Liana, Dorota Pruchnik, Małgorzata Piskozub, Bronisław Derkacz, Waldemar Masłyk, Włodzimierz Zelkowiec, Elżbieta Zaporowska, Wanda Stojewska, Józef Węgrzyn, Jolanta Welna-Szczepańska, Teresa Pasek, Bogusław Wilk, Agnieszka Łomejko, Grażyna Porada, Jolanta Łomejko, Andrzej Skut, Sylwia Talić, Paweł Talić, Wiesław Stalski, Elżbieta Masłyk, Tadeusz Gawor, Miłosz Ginter

APEL

Bractwo Mokrego Pokładu apeluje do absolwentów szkoły żeglugi, do sympatyków Odry, do ludzi kulturalnych – piszcie do nas. Na każdy wasz głos będziemy reagować.

KOMUNIKAT NADZWYCZAJNY

Na wniosek Związku Polskich Armatorów Śródlądowych w Szczecinie w dniu 30 czerwca br. odbyło się spotkanie Wiceprezydenta Miasta Wrocławia Jarosława Obrębskiego z przedstawicielem Związku Czesławem Czarkiem. Armator Cz. Czarek przedstawił potrzebę kształcenia we Wrocławiu kadr dla potrzeb dla potrzeb żeglugi śródlądowej i ogólnie ujmując gospodarki wodnej. Wystąpienie zostało przyjęte przychylnie i Pan Prezydent obiecał kontynuację rozmów.

szewski wraz z członkami Bractwa, w tym z aktualnie zatrudnionymi nauczycielami TŻŚ ustalił z dyrektorem Liceum Ogólnokształcącego Nr 14 panem Łażniakiem program uroczystości, przejęcie sztandarów, przejęcie eksponatów z izby pamięci oraz krótkie wystąpienie w imieniu całej społeczności żeglugowej absolwenta z roku 1957.

A wystąpienie to było przygotowane na niecałe 5 minut. Miało ono charakter wspomnienny i nakierowane było do przybyłych dawnych nauczycieli i absolwentów. Również do ostatnich absolwentów Technikum Żeglugi Śródlądowej z





zaproszeniem na H/P „Nadbór” i uczestnictwa w spotkaniach Bractwa Mokrego Pokładu.

Po tym absolwent elbląskiej Szkoły Szturmowników z 1953 r., absolwent i nauczyciel Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu w 3 minutowym wystąpieniu chciał wskazać, jak można osiągać cele życiowe, jeżeli w szkole ma się w szkole dobrych nauczycieli. Chciał również przedstawić zebrany obecnemu na sali ojca,

POŻEGNANIE TECHNIKUM ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ – 58 LAT HISTORII

Zakończony rejs

który trzech synów skierował do Technikum Żeglugi.

Na początku uroczystości zakończenia wystąpił dyr. Łażniak.

Potem zabrał głos dyrektor Andrzej Koc, którego wystąpienie zabrzmiało nutką serdeczną, jaka cechuje chwile pożegnań. Przywołał wspomnienia, które powodują zadumę i uświadamiają, że „upływa szybko życie”. Za to wystąpienie Bractwo Mokrego Pokładu składa mu wyrazy wdzięczności.

I tak zakończyła się uroczystość wymazania z rejestru naszej szkoły.

Sztandar wyprowadzono i pozostał on w szkole.

Gdy uroczystość skończyła się, rozwarły się podwoje niebios. Ulewa nie pozwoliła przez dłuższy czas na wyjście zebrany z budynku. Tylko niebo płakało nad tą chwilą i nad ludźmi.

W Biuletynie nr 5 „Prosto z Pokładu” zamieściliśmy listę chłopców po szkole żeglugi i uzupełniliśmy częściowo w nr 22. Mamy już nowe informacje do dalszego uzupełniania.

Zespół Redakcyjny Biuletynu

ODRATRANS podbija Europę

Odratrans jest nie tylko największą firmą żeglugi śródlądowej w Polsce, ale też z każdym kolejnym miesiącem staje się coraz bardziej znaczącym przewoźnikiem ładunków masowych w Europie - zwłaszcza w Niemczech.

Działając zgodnie z przyjętą strategią Odratrans S.A. chce umacniać swoją bardzo silną pozycję w kraju i dążyć do poszerzania udziału w rynku polskim, choć tutaj niewiele więcej można już zrobić, jeśli rząd szybko nie zainwestuje w polskie szlaki wodne, które znajdują się w fatalnym stanie. Z drugiej strony Odratrans S.A. zamierza być znaczącym przewoźnikiem ładunków masowych w Niemczech. Firma już od dawna specjalizuje się właśnie w takich transportach i ma do tego odpowiednio przygotowaną flotę. Już teraz Odratrans zajmuje w Niemczech czołowe miejsce wśród przewoźników śródlądowych, zyskując duże uznanie wśród niemieckich spedytorów za elastyczność działania i punktualność dostaw. W minionym roku aż 50% przychodów Odratrans uzyskała przewożąc ładunki w Niemczech i do Niemiec, ale jak zapewnia pre-

zes Andrzej Klimek, to dopiero początek ekspansji na tamtejszym rynku.

Warto przy tym dodać, że swój udział w niemieckim rynku przewozów śródlądowych Odratrans poszerza nie poprzez oferowanie klientom niskich cen. Wbrew temu, co mogłoby się wydawać, że jako polski przewoźnik Odratrans S.A. będzie tańsza od niemieckich czy holenderskich armatorów, wcale tak nie jest. Odratrans nie jest tanim przewoźnikiem w porównaniu z firmami zachodnioeuropejskimi. W tym roku Spółka uzyskuje czasami nawet wyższe frachty niż renomowane niemieckie firmy żeglugi śródlądowej, transportując te same ładunki. Nie ma też obawy, że pracy dla polskiego armatora może w Niemczech zabraknąć. Wedle szacunków na rynku niemieckim do przewiezienia jest około 230 mln t ładunków rocznie, z czego połowę stanowią towary masowe. Tymczasem flota największego polskiego przewoźnika jest w stanie przetransportować rocznie około 6–8 mln t towarów.

Odratrans chce zwiększyć efektywność działania na rynku naszego zachodniego sąsiada.

Dlatego też w Berlinie firma utworzyła Oddział Handlu i Logistyki, który działa na rzecz Odratrans oraz Żegluga Bydgoskiej (obie spółki są w jednej grupie kapitałowej). Biuro to ma za zadanie nawiązywać kontakty z niemieckimi spedytorami i negocjować z nimi intratne kontrakty. Kilka zostało już podpisanych, w wyniku wygrania konkursu ofert i nie są to jednorazowe umowy. Przy negocjowaniu kontraktów nie małą rolę spełnia uzyskany przez Odratrans certyfikat ISO, którego posiadanie robi duże wrażenie na niemieckich kontrahentach, gdyż jego uzyskanie przez firmy żeglugowe to niełatwa sprawa. Wspomniany oddział dba, żeby barki nie miały pustych przebiegów w drodze powrotnej z Niemiec do Polski.

Wrocławski przewoźnik śródlądowy nie zamierza jednak poprzestać na przemieszczaniu ładunków masowych. Badane są możliwości transportowania także innych towarów. Na razie statki Odratrans przewożą ładunki ponadgabrytowe m.in. z Hamburga i Rotterdamu do Polski. Pełna zmiana asortymentu transportowanych wodą ładunków wiąże się z uzupełnieniem floty o nowe jednostki.

Choć flota Odratrans nie jest najmłodsza, to jej stan techniczny jest dobry. Obecnie firma porządkuje świadectwa zdolności żeglugowej. Podjęte zostały starania uzyskania klasy II i reńskiej przez jednostki, które będą operować na Renie i w rejonach portów morskich. Aby tam pływały, trzeba zamontować kompas sterowany GPS-em, a jednostka musi być też wyposażona w gong 2-

tonowy. Standardem jest też posiadanie radaru i choć urządzenie jest dość drogie to część statków Odratrans została w nie już wyposażona. Sukcesywnie będą one montowane na kolejnych jednostkach tego armatora.

Do niedawna problem stanowił fakt, że pchacze były wyposażone w przestarzałe silniki. Dlatego też Spółka zdecydowała o ich wymianie i proces ten już się rozpoczął. Na razie, na próbę, na jednej z jednostek zamontowano dwa silniki Iveco po 300 KM każdy. Jeśli się sprawdzą, będą w nie wyposażane kolejne jednostki. Na modernizację floty można uzyskać kredyty na preferowanych warunkach z Funduszu Żegluga Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego. W tym roku wielkość otrzymanych przez Odratrans środków pokryje koszty remontów statków.

Zmierzając w kierunku zwiększenia efektywności przewozów, Odratrans szuka statków już eksploatowanych, ale szybszych, wyposażonych w silniki dużej mocy. Jest ich na rynku wiele. Ostatnio przedstawiciele Odratrans przebywali w Czechach, gdzie zainteresowali się pchaczami bardzo przydatnymi do uprawiania nowoczesnej żegluga śródlądowej.

Jak widać, Odratrans stara się wciąż przystosowywać do zasad gry obowiązujących na zachodnim rynku żegluga śródlądowej, a w firmie wszyscy wierzą, że może ona osiągnąć wysoką pozycję w Europie.

Arkadiusz Förster

Autor jest wiceprezesem ds. medialnych w ODRATRANS we Wrocławiu

Początki przewozów wielkich gabarytów Odrą

Zagadnienie przewozu elementów wielkogabarytowych drogą wodną postawione zostało przed Żeglugą na Odrze w roku 1974.

W ramach budowy elektrowni jądrowych w krajach ówczesnej RWPG niektóre elementy miały wykonywać Raciborska Fabryka Kociołów (RaFaKo) w Polsce i Vitkovcke •elezarny a strojirny Klementa Gottwalda (V•KG) w Ostrawie w Czechosłowacji. Problem tkwił w tym, że wywóz produkcji musiał odbywać się drogą wodną. Oba te miasta leżą nad Odrą, ale na odcinku nieżeglownym. Inne rodzaje transportu nie były zdolne do przewozu urządzeń podanych w tabeli.

Oba zakłady stanęły przed decydującym dla ich rozwoju momentem. Jeżeli nie można będzie wywieźć wykonanych produktów – nie otrzymają tak intratnego zlecenia. Wykonanie wymienionych asortymentów nie przekraczało możliwości wytwórczych zakładu, ale problem tkwił

w wywozie. Jeżeli nie będzie możliwości użegłownienia wspomnianego odcinka dyrekcja zdecydowała się na przeniesienie produkcji z Raciborza do Brzegu. Powodowałyby to znaczne trudności organizacyjne (przeniesienie maszyn i urządzeń, dojazd do nowego miejsca pracy lub przekwaterowanie części załogi) i związane z tym podniesienie kosztów produkcji. RaFaKo rozpo-



Wykaz przewiezionych urządzeń

lp	Asortyment	Gabaryty max [mm]			Ciężar max [Ton]
		Długość	Wysokość	Szerokość	
1	Stabilizator ciśnienia	12140	3684	3684	135
2	Stabilizator ciśnienia	13500	3800	3800	220
3	Wytwornica pary	12400	4470	3643	172
4	Wytwornica pary	14600	6200	4800	320
5	Separator przegrzewacza	21700	5600	3860	120
6	Separator przegrzewacza	32600	5600	3860	210

częła więc starania o użeglewnienie Odry Od Koźła do Raciborza.

W trudniejszej sytuacji znalazły się V•KG. Dla ich potrzeb odcinek Odry od Koźła do Bohumina musiał być użeglewniony. Strona Czechosłowacka stała się więc z konieczności inicjatorem dążeń do rozwoju żeglugi. Wystąpienia do Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej odniosły pozytywny skutek. Rozpoczął się okres badań i prób.

Ze wstępnej analizy wynikało, że do przewozu ciężkich elementów wielkogabarytowych najkorzystniejszą jest adaptować barkę pchaną BP-500. Parametry barki: długość $L = 44,0$ m, szerokość $B = 8,9$ m, zanurzenie $T = 1,6$ m, nośność $Q = 460$ t.

Odcinek Odry od Koźła 95,6 do Raciborza km 51,2 swego czasu uznawany był za drogę wodną najniższej klasy, a głębokości przy średniej niskiej wodzie (ŚNW) kształtowały się w granicach 40-50 cm. Najmniejszy promień łuku $\rho = 125$ m. W km 51,7 usytuowany był dawniej port użytkowany sporadycznie do przeładunku towarów, a głównie jako basen zimowy dla jednostek technicznych.

Ze wszystkich ograniczeń, jakie występują na omawianym odcinku rzeki najpoważniejszą przeszkodę stanowi śluza w Koźlu o wymiarach: długość $L = 41,9$ m, szerokość w głowach $B = 5,3$ m, głębokość na progu $1,3$ m.

Prace studialne nad możliwością próbnego przejścia statków powyżej Koźła rozpoczęły się w 1974 r. Przy użyciu motorówki KS-100 (zanurzenie 40 cm) dokonano przeglądu odcinka od Koźła do Chałupek (Bohumina). Wykonano son-

dowanie profilu podłużnego oraz sondowanie 8 przekrojów poprzecznych w miejscach limitujących głębokość. Wobec uzyskanych wyników i uwzględniając wymiary śluzy Koźle określono następujące warunki rejsu eksperymentalnego:

- długość zestawu pchanego nie może przekraczać 53 m,
- szerokość pojedynczej jednostki $B = 5,0$ m,
- szerokość zestawu pchanego $B_Z = 9,5$ m,
- zanurzenie z ładunkiem $t_{\max} = 90$ cm dla głębokości 100 cm przy stanie wody na wodowskazie Miedonia 240 cm,
- dopuszczalna wysokość $H = 3,7$ m.

Do przeprowadzenia eksperymentu zorganizowano następujące jednostki: Łoś-0-1, barka pchana Ż-64, nośność 25 ton, barka holowana (bez steru) Ż-499, nośność 50 ton.

Zestaw pchany został sformowany w następujący sposób: Łoś + Ż-64 i przy burcie Ż-499.

Strona czechosłowacka wybudowała w miejscowości Bohumin-Kopytov, km 25,5 nabrzeże przeładunkowe stalowe o długości 40 m. Nabrzeże to usytuowano w odległości 2,2 km powyżej ujścia rzeki Olzy do Odry.

W pierwszym eksperymentalnym rejsie zestaw pchany dobił do przeładowni w Kopytovie dnia 2.04.1975 r. Tu załadowano walcowane wyroby hutnicze V•KG na Ż-499 35 ton (zanurzenie 83 cm), a na Ż-64 15 ton (zanurzenie 50 cm). W dniach 5-7.04.1975 r. zestaw pchany dotarł do



portu Koźle. Rejs w dół rzeki mógł odbyć się przy zasilaniu nurtu ze zbiorników Śance i Kru•berk, na co strona czechosłowacka zużyła ok. 300 000 m³ wody.

W następnych 2 latach przeprowadzono jeszcze 12 rejsów, przewożąc różnego rodzaju wyroby hutnicze, ale również samochody ciężarowe Škoda. Rejsy te miały propagować wobec rządów obu państw możliwości eksploatacyjne Odry górnej, jako pierwszego odcinka przyszłego po-

łączenia Odra - Dunaj. W końcu lat 70. nadszedł dobrze nam znany kryzys. Eksperymenty skończyły się, jak skończyła się dbałość o Odrę, a o połączeniu Odra - Dunaj nie ma co wspominać.

Powyższą informację przytacza się jako ciekawostkę. Inspiracją jej napisania jest artykuł Tadeusza Kaźmierczaka w Biuletynie Nr 20 „Suwnica bramowa - bramą do Europy oraz wyżej zamieszczony artykuł Arkadiusza Förstera.

Marian Kosicki

Ojciec trzech żegludowców

Stary Budrys trzech synów,
tęgich jak on Litwinów
nad brzeg Odry przywołał i rzecze:
„Wyście krzepcy i młodzi
idźcie służyć krajowi,
a swą służbę zacznijcie na rzece.”

(prawie Mickiewicz)

Nie często się zdarza, aby ojciec swych trzech synów wysyłał do szkoły, którą uważał zawsze za najlepszą. A takim jest inż. Zbigniew Skowroński.

Zamieszkuje w miejscowości Nowy Dwór koło Jelcza. Prowadzi firmę, która zajmuje się regulacją rzek. W młodych latach szkolnych wraz z kolegami często biegał nad brzeg Odry. Śledził ruch statków i myślami wędrował daleko, dokąd wiedzie nurt rzeki. Z wielką przyjemnością jeździł ze szkołą na wycieczki do Wrocławia, w programie których była zawsze przejażdżka statkiem pasażerskim. Tak rodził się zamiar o pływaniu, o dalekich szlakach. Warunki życiowe nie pozwoliły na urzeczywistnieniu marzeń. Ukończył Aka-

demię Rolniczą we Wrocławiu na Wydziale Melioracji. Kiedy jednak zaczęli rodzić mu się synowie, swoje młodzieńcze zainteresowania wpajał im od małości. Skutek był oczywisty. Wszyscy trzej synowie po kolei wstępowali do Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

1. Tomasz urodzony w 1974 roku, TŻŚ ukończył w 1994 r. Ciągnęło go jednak dalej - ukończył Wyższą Szkołę Morską. Sytuacja, w jakiej znajduje się polska flota handlowa, nie znalazł zatrudnienia na pokładzie statku polskiego. Obecnie pływa pod banderą norweską jako I oficer na tankowcu o nośności 100 tys. ton. Jest tylko kwestią czasu, gdy jako kpt. ż.w. obejmie stanowisko dowódcy na takiej jednostce.

2. Wojciech urodzony w 1976 roku, TŻŚ ukończył w 1996 r. Pływał na „Nawigatorze” – statku szkolnym Wyższej Szkoły Morskiej, ale poszedł w ślady ojca. Ukończył Akademię Rolniczą we Wrocławiu na Wydziale Ochrony Środowiska. Pracuje przy budowie obwodnicy Wrocławia. Powtarza, że nie zerwał z wodą, choć nie w takim stopniu, jak ojciec. Jest kierownikiem ważnego odcinka, do którego zadań należą roboty odwadniające budowli. Coś w rodzaju pozbywania się wody tam, gdzie jest niepożądana.

3. Łukasz urodzony w 1983 roku, TŻŚ ukończył w 2004 r. Jak dotychczas pozostaje we Wrocławiu. Pływał jako członek załogi na statku szkolnym „Westerplatte II”. Pływa na tzw. gondoli motorowej „Maja”. Jest urzeczony urodą Śródmiejskiego Węzła Wodnego. Twierdzi, że nie



wiele jest tak pięknych widoków, jak zabudowa nabrzeży wrocławskich nad Odrą. To trzeba zobaczyć z wody, a płynąc nocą, można naprawdę zachwycić się i Odrą i Wrocławiem. W swoich planach ma posiadanie „taksówki wodnej”, takiej 4–6 osobowej. Byłby to dobry interes w okresie letnim, bo takie grupki turystów najczęściej zgłaszają chęć przejażdżek.

Przeminęło z wielką falą odrzańską...

Rafek

Rafek Kozłowski to ciekawy typ. Ze względu na bardzo pogodny charakter jaki i przebyta drogę życiową. Wcześniej osierocony, odziedziczył po rodzicach ładny domek i duży sad. Szybko też więc się ożenił i spłodził dwoje dzieci. W latach 40. jako poborowy został wcielony do Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Podczas pierwszego urlopu żona kierując się troską o dzieci tłumaczyła mu, że jego służba (trzyletnia) jest tak niebezpieczna w walce z bandami, że powinien cały majątek nieruchomy zapisać na dzieci, a ona dopilnuje porządku. Kiedy wracali od rejenta w bramce posesji stał atleta, który oznajmił, że Rafek nie ma tu już wstępu, tu nie ma jego własności. Jak to Rafek przeżył nie wiadomo, dość że do rodzinnej miejscowości nigdy nie przyjechał.

Po wyjściu z wojska ukończył Państwową Szkołę Techniczną Żegluga Śródlądowej. Nikt nie przypuszczał, spokojny chłopak nazywany będzie Lolo Barłoga.

Pracował na etacie w związkach zawodowych w Żegludze na Odrze jako sekretarz. Tylko nieliczni znają jego spektakularną działalność na tym stanowisku. Znał dobrze chłopców z załóg pływających. Jednak niewielu obdarzał zaufaniem i im współczuł. Wielu zaznało nieoczekiwanego spotkania z Rafkiem na schodach, czy na korytarzu. Napotkanemu delikwentowi celując palcem w piersi mówił: „Postawisz wódkę?”. Chłopak zażenowany tłumaczył, że nie posiada nawet grosza. Wówczas prowadził do pomieszczenia związków i tam wypisywał wniosek o przyznaniu nagrody w wysokości 50 czy 100 zł. Przechodzili do drugiego pokoju, gdzie skarbnik pan Ryk

Mam nadzieję, że plany Łukasza się spełnią. A Panu Zbigniewowi Skowrońskiemu gratuluję udanych synów.

Marian Kosicki

Rozmowa została przeprowadzona na pokładzie „Mai” przy Bulwarze Piotra Włosta. W jej trakcie włączyły się załogi innych statków pasażerskich i przechodzący turyści. Zwracali się głównie z pytaniem, dlaczego oznakowany od dwóch lat szlak żeglowny Śródmiejskiego Węzła Wodnego nie jest udostępniony dla statków turystycznych i sportowych. Właśnie, dlaczego?

wyciągał z kasy pancерnej stalową kasetę, wypłacał wnioskowaną kwotę, a wniosek wkładał do kasy. Bardzo rzadko po tym fakcie następowało wspólne spotkanie. Ale delikwent zapomogę miał.

Wspomina Marek Kociński. „Wpłynąłem do Szczecina z rejsu do Amsterdamu i zacumowałem przy Wałach Chrobrego. Było po godzinie dwudziestej, a więc biuro firmy było nieczynne. Miałem kilka DM, ale w tym czasie oficjalnie nie można było z nich korzystać. Kiedy wygrzebałem z kieszeni 7 zł, a bosman 12 zł, poszliśmy na piwo do najbliższej restauracji. Była to oczywiście słynna „Magnolia”. Po wejściu na salę główną usłyszałem znajomy, trochę piskliwy głos: >Tutaj!<. To przyzywał Rafek, tu właśnie nazywany Lolo Barłoga. Siedział w pobliżu podestu dla orkiestry. Przywołał kelnerkę, a do orkiestry:

– Dla moich przyjaciół grać „Sing, Sing”. (Była to wówczas bardzo modna piosenka)

– Lolo, nie teraz – tłumaczył szef orkiestry – Teraz musimy grać facetowi, który już zapłacił.

– Dobra jest, zaczynajcie.

I zaraz dodał:

– Zobaczmy czy skończycie.

Kiedy rozległy się pierwsze takty tanga, Lolo, czyli Rafek podniósł się z krzesła, wziął do ręki kufel i z szerokim rozmachem cisnął w bęben. Skóra na bębnie pękła. Konsternacja. Orkiestra przestała grać. Rafek jeszcze stojąc skierował palec w kierunku szefa orkiestry:

– Mówiłem ci, że skóra jest stara i trzeba kupić nowy bęben.

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. – Stocznia Wrocław i Malczyce