

# PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie  
[www.nadbór.pwr.wroc.pl](http://www.nadbór.pwr.wroc.pl)

Biuletyn Nr 24

Rok III

Sierpień 2005 r.



## III Sowiogórski Festiwal Techniki

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki zaprasza do udziału w imprezach III Sowiogórskiego Festiwalu Techniki który w dniach 1–9 września 2005 r. odbywać się będzie w Dzierżoniowie, Bielawie, Świdnicy i Walimiu.

W programie atrakcyjne pokazy zabytków, wystawy, koncerty muzyki młodzieżowej, przejażdżki drezynami, konferencja „Wielcy twórcy Gór Sowich.

Bogaty program oferuje Sowiogórskie Muzeum Techniki w dawnej lokomotywni dzierżoniowskiej (na miejscu bufet) oraz w oddziałach w Folwarku Dieriga w Bielawie i sztolni kopalni srebra Silberloch w Walimiu.

Festyn odbędzie się również wokół podziemnego kompleksu militarnego „Riese” na Włodarzu w Walimiu i wokół sztolni w Walimiu. Będzie okazja wejścia do podziemnego bunkra telekomunikacyjnego w Świdnicy.

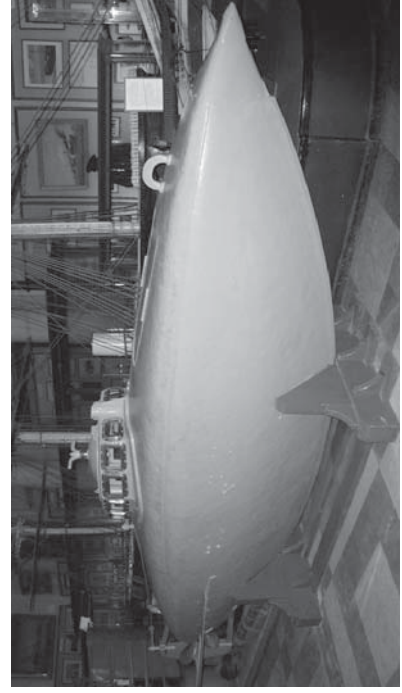
Szczegóły programu na stronach internetowych Fundacji Otwartego Muzeum Techniki.

Serdecznie zapraszamy.

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

## Okręty podwodne Stefana Drzewieckiego – charakterystyki techniczne

Typ	Data	Wyporność (T)			Wymiary [m.]			Zanurzenie [m]	Silnik – typ; moc – KM	Prędkość [węzły]		Uzbrojenie	Załoga
		podwodna	nawodna	zapas wyporności %	dl.	szer.	wys.			nawodna	podwodna		
I	1877	1,6	2,0	2	5,0	1,1	1,3	8	Siła mięśni załogi	1,5	1,0	2 miny	1
II	1879	2,3	3,0	1,2	5,8	1,2	1,7	8	Siła mięśni załogi	2,0	1,5	2 miny	4
III	1881	2,3	3,0	3,0	5,8	1,2	1,7	8	Siła mięśni załogi	2,0	1,5	2 miny	3
IV	1884	2,3	3,0	3,0	5,8	1,2	1,7	8	Silnik elektryczny 1 KM i baterie galwaniczne	3,0	3,0	2 miny	2
V	1885	2,3	3,0	3,0	5,8	1,2	1,7	8	Silnik elektryczny 2 KM i akumulatory (75 szt.)	4,0	4,0	2 torpedy	2
VI	1887	55,0	63,0	15,0	18,0	2,3	3,0	20	Silnik parowy 300 KM Silnik elektryczny 100 KM i akumulatory	15,0	10,5	4 torpedy	8
VII	1892	550,0	605,0	10	76,0	7,8	4,0	20	4 turbiny parowe 6000 KM Silnik elektryczny 280 KM	25,0	15,0	6 torped	20
VIII	1896	120,0	63,0	15,0	18,0	2,3	3,0	20	Silnik spalinowy Silnik elektryczny	15,0	10,5	4 torpedy	8
IX	1902	134,0	146,0	8	36,0	3,2	2,7	25	2 silniki benzynowe 260 KM pracujące na jeden wał napędowy śruby	11,6	6,2	4 torpedy	11
X	1905	-	-	-	-	-	-	-	1 silnik wysokoprężny typu Diesel silnik elektryczny	13,0/5,0	-	-	-



Okręt podwodny S. Drzewieckiego (typ III)

## Stopień Wodny Szczytniki

Najlepiej widoczny 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 przede wszystkim:

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

Ponadto Szczytnicki Węzeł Wodny stanowią także:

5. ujęcie wody dla laboratorium wodnego Politechniki Wrocławskiej;
6. ujęcie wody dla wodociągów (brzeg lewy) wraz z zespołem pomp i wodociągową wieżą ciśnień 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 przepływy 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 za-

wsze 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 księżęcej – od XV wieku własności miasta. Leżącej najpierw na lewym brzegu Odry. Od XV wieku – w związku z wykonaniem przekopów znalazła się na prawym brzegu Odry. Wreszcie (prawdopodobnie w połowie XVI wieku) rozdzielonej 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** – prawdopodobnie w konstrukcji kaszycowo-kamiennej przebudowanej na kamienną w 1897 roku oraz przebudowanej w 1979 r. (kiedy podniesiono koronę jazu o blisko 1 metr, wbudowując jako bystrza charakterystyczne, łukowe szyny stalowe). W latach 1998-2000 został ostatecznie przebudowany na jaz ruchomy-powłokowy. Obniżono na powrót koronę progę stałego na którym zamontowano konstrukcję powłokową uruchamianą hydraulicznie z nowo wybudowanej sterowni położonej bezpośrednio przy jazie. W ramach modernizacji po powodziowej między jazem a brzegiem prawym Starej Odry – zlokalizowano komorową **przepławkę dla ryb**. Jako zamknięcie remontowe od wody górnej zastosowano zamknięcie kozłowo-zastawkowe. Wzmocniono brzegi oraz ponur i poszur. Odbudowano „język” rozdzielający kanał powodziowy od żeglugowego. Jaz od strony śluzy wraz z „językiem rozdzielczym” oświetlono (wg proj. Pracowni Architektonicznej Fundacji Otwartego Muzeum Techniki) w ramach większego projektu – iluminacji Odry (od mostu Zwierzynieckiego do mostów Mieszkańskich) do którego przetarg i jego zasady dla gminy Wrocław przygotowała również Pracownia Arch. FOMT.

Przedłużeniem jazu jest **wał przeciwpowodziowy łączący prawy przyczółek jazu z wałem okalającym ZOO** i całą Wielką Wyspę (wałem przeciwpowodziowym Bartoszowicko-Szczytnickim) – zbudowanym prawdopodobnie w trakcie przebudowy jazu w 1897 roku. W 1911 r. projektowano w tym miejscu jaz ruchomy zasuwowy (zastawkowy), czteroprzęsłowy. Projektu nie zrealizowano. W lipcu 1997 r. ten wał został zniszczony na całej długości i na wysokości (głębokości) kilkunastu metrów wraz z podłożem zagrożając stateczności prawego przyczółka jazu jak i grożąc przerwaniem wału otaczającego wro-

ławskie ZOO. Odbudowany w latach 1997-1999 wraz z wałem okalającym Wielką Wyspę. Dodatkowo zabezpieczony stalową ścianką szczelną typu Larsena od prawego przyczółka jazu i przepławki dla ryb – w górę rzeki Odry.

Gdy śluzy: Piaskowa i Mieszcząńska, (mimo przebudowom) nie mogły sprostać wzrastającemu ruchowi towarowemu przez Wrocław – planowano utworzenie nowej drogi wodnej omijającej centrum miasta. Pierwotnie projektowano ją jako kanał równoległy do Starej Odry z wlotem w rejonie obecnej śluzy Szczytniki prostopadłym do nurtu Odry. Od górnej wody projektowano dwie nowe śluzy (mniej więcej między postojowiskiem H.P. „Nadbór” a klinikami Akademii Medycznej przy ul. Pasteura). Od dolnej wody projektowano jedną śluzę przed wylotem kanału do Starej Odry (w rejonie Kleczkowa). Projektu nie zrealizowano.

Obecną **śluzę Szczytniki** zbudowano w latach 1892–1897 wraz z awanportami na krótkim przekopie wykorzystującym naturalne obniżenie terenu: pierwotnego wlotu Starej Odry (sprzed 1748 r.) oraz linii przekopu Odry z XV wieku. Połączono więc Odrę ze Starą Odrą omijając jaz Szczytniki bez konieczności wykonywania specjalnie nowego, długiego kanału żeglugowego. Tak więc nowa funkcja – żeglugowa – tej części Starej Odry oraz dotychczasowa – przeciwpowodziowa wpłynęły wyraźnie na obecny układ budowli hydrotechnicznych (śluzy i jazu). Ale nie tylko. Nowe parametry, kształt i konstrukcję uzyskał także most Zwierzyniecki a jego architekту

ra wraz z podwyższonymi wałami przeciwpowodziowymi zdeterminowały krajobraz. Dopiero w ten nowy układ brzegów rzeki, kanałów i osi komunikacji lądowej przebiegającej przez nowy most Zwierzyniecki wpisano obecną siatkę ulic i budynków politechniki i klinik medycznych. Założono ogród zoologiczny – począwszy od zagospodarowania pozostałości po starorzeczu Odry i Starej Odry – po wschodniej stronie wału (grobli Bartoszowicko – Szczytnickiej) czyli na zawału.

Rozbudowę drogi wodnej wokół Wrocławia dokonano ściśle z kanalizacją Odry od Koźła do ujścia Nysy Kłodzkiej. Zastosowano ujednoliczone parametry śluz: długości 55 metrów i szerokości 9,6 metra. Pod te parametry budowano później barki zwane „wrocławką” oraz urządzenia przeładowcze portów Koźła, Wrocławia i innych miast. W 1900 roku przy śluży Szczytniki wybudowano biuro Zarządu Odrzańskiej Drogi Wodnej (obecnie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu) wraz z domem dyrektora Zarządu.

Mimo, że parametry śluz były większe od śluz Śródmiejskiego Węzła Wodnego to dziś nazywamy je „małymi” lub „krótkimi”. Są związane z pierwszym etapem rozbudowy drogi wodnej wokół Wrocławia i pierwszym etapem kanalizacji rzeki od Koźła do ujścia Nysy Kłodzkiej. W odróżnieniu od „dużych” lub „długich” – budowanych później w czasie drugiego etapu rozbudowy.

????????????????????????????

## Sztandar pozostał w znikającej szkole

10 czerwca 2005 r. wręczono dyplomy 70 absolwentom Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Są to ostatni absolwenci w historii tej szkoły. 31 sierpnia br., po 58 latach szkoła przestanie istnieć. Kilka lat temu władze miasta Wrocławia podjęły decyzję o wstrzymaniu naboru.

W ostatniej takiej uroczystości oprócz absolwentów, nauczycieli, władz szkolnych (w budynkach szkoły mieści się już XIV LO, którego dyrektor mówił o swoich uczniach, z którymi odbierał dzień wcześniej z rąk Premiera RP w Warszawie nagrodę dla najlepszego liceum w kraju) udział wzięło liczne grono absolwentów. Wyróżniali się wśród nich członkowie „Bractwa Mokrego Pokładu”, spotykający się co miesiąc na H.P. „Nadbór” – zabytkowym, flagowym statku Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. W czasie uroczystości rozdawali wszystkim uczestnikom 22 numer biule-

tynu „Prosto z pokładu” w całości poświęcony pamięci szkoły. **Zainteresowanych zapraszamy po informację na internetowe strony Politechniki Wrocławskiej:** [www.nadbtor.pwr.wroc.pl](http://www.nadbtor.pwr.wroc.pl). Uroczystość odnotowały lokalne: prasa, radio i telewizja. W oficjalnych wystąpieniach przewijało się motto: „zakończonego rejsu”. Zarówno „rejsu” uczniów w szkole jak i „rejsu” samej szkoły.

**Szkołę ukończyło wielu znanych ludzi** – znanych niekoniecznie z pływania po śródlądowych czy morskich drogach całej niemal Europy a może i świata. W ich imieniu głos zabrał Roman Kołakowski – wrocławski bard i dyrektor festiwalu „Przegląd piosenki aktorskiej”. Ciepłe słowa o likwidowanej szkole i ludziach z nią związanych wypowiedział Andrzej Koc – jeszcze – wicedyrektor Technikum Żeglugi Śródlądowej. **Nauczyciele i absolwenci postanowili zebrać jak naj-**

**więcej wspomnień z życia szkoły i opublikować je** pod roboczym tytułem „Zakończony rejs”. Scenariusz całej uroczystości był wcześniej uzgodniony i precyzyjnie zaplanowany.

Na tym można by zakończyć relację z tej uroczystości. Ot – zlikwidowano kolejną, nie potrzebną nikomu szkołę, bo przecież Państwa nie stać na utrzymywanie zbytecznych szkół. A na dodatek można dokładnie policzyć ile zaoszczędzono funduszy na inne – bardziej potrzebne cele. Dodatkowo – jak powiedział mi szczerze dyżurny reporter jednej z krajowych sieci telewizyjnych: „ich stacja nie zrelacjonuje tego wydarzenia, bo jest to wydarzenie zbyt lokalne”. Wróćmy więc do meritum spraw lokalnych. Jak się później zorientowałem dobrze wychowani (przez szkołę) Absolwenci wytrwali cierpliwie do końca, ale po wyprowadzeniu sztandaru – nie kryli swego oburzenia. Najpierw nie zauważono przybyłych nauczycieli-seniorów, ani ostatniego przed likwidacją szkoły jej dyrektora Huberta Adamczyka. Nie powitano przedstawicieli władz wodnych z Dyrektorem Urzędu Żeglugi Śródlądowej na czele. Nie wspomniano żadnych wielkich osobowości w historii szkoły jak choćby śp. Marianna Szwarca! Następnie nie pozwolono zabrać głosu przygotowanym do tego przedstawicielom: Absolwentów ani „Bractwa”. Nawet ojcu, który posłał do tej szkoły trzech synów! **W końcu nie przekazano sztandaru do muzeum** – tylko odprowadzono do szkolnej izby tradycji, której już przecież nie ma.

Członkowie „Bractwa” zamierzali po uroczystości przejąć sztandar szkoły aby go zdeponować na H.P. „Nadbór” – miejscu stałych spotkań absolwentów szkoły oraz innych „wodziarzy”. Uzgodnione plany uroczystości jednak uległy zmianie w czasie jej trwania albo tuż przed jej rozpoczęciem. Myślę, że przyczyną tych decyzji jest – tak coraz bardziej powszechnie obserwowany (niestety) w życiu publicznym brak : honoru, cywilnej odwagi i kultury osobistej. Jest za to wszechogarniający strach. Przed utratą pracy (w tym przypadku kadry kierowniczej). Strach przed zwiększaniem roli najtańszego, najbardziej ekologicznego transportu wodnego, rangi gospodarki wodnej i kultury aquatycznej w ogóle. Także brak odwagi, by przyznać się do podjęcia błędnej decyzji o likwidacji szkoły i odpowiedzieć głośno i wyraźnie – jak ten błąd naprawić. Dowodzą?

1. Rozpoczęcie uroczystości o godz. 17.00! Gdzie jeszcze w Polsce o tej godzinie rozdawano świadectwa ?
2. Brak przedstawicieli władz miejskich i wojewódzkich.
3. Nagłe, zaskakujące zmiany w szczegółowym scenariuszu uroczystości.
4. Przemilczenie dorobku szkoły i jej Absolwentów.
5. Nieoddanie sztandaru tym, którzy chcą ten dorobek zachować i kultywować tradycje.

**Szkoła miała zniknąć – więc znika. Z mapy Wrocławia, Polski, Europy** – i proszę w tym zni-



Wyprowadzenie sztandaru

kaniu nie przeszkadzać! Takie motto czuło się w atmosferze tej uroczystości. Tak jak znika systematycznie od lat żegluga śródlądowa. Tylko, co z ludźmi? Co ze sztandarem? Co z tradycją? co z promocją: miasta, regionu, Odry, Polski w Europie? Wreszcie – co z naszą Kulturą, którą przecież tworzą konkretni ludzie? Czy też mają zniknąć? Chyba tak. **Zdecydowały o tym już dawno** – jako pierwsze – **władze centralne** (pozbywając się onegdaj szkoły na rzecz samorządów).

**Teraz** zdecydowały o tym **władze samorządowe** – jako ostatnie.

**Po zakończonej** części oficjalnej i artystycznej (przygotowanej przez młodzież) **uroczystości, uczestnicy udali się na dwa równoległe spotkania: na Statek Szkolny „Westerplatte II” oraz na zabytkowy Holownik Parowy „Nadbór”.**

Ryszard Majewicz

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Artykuł został przygotowany na zamówienie czasopism „Gospodarka wodna” oraz „Gazeta transportowa”. Przedruk za zgodą autora

## Post Scriptum

**„Wrocław jako jedyne duże miasto trzy lata temu całkowicie zlikwidował technika.** W ich miejsca powstały licea profilowane, które okazały się nieporozumieniem. (...) Wielu uczniów do matury w ogóle nie podeszło. Maturzyści, którzy zdali, ledwo *zaliczyli* poziom podstawowy. Tylko pojedynczy uczniowie *zaliczyli* egzaminy na poziomie rozszerzonym. (...) To i tak sukces, że uczniowie skończyli tę szkołę. (...)Prawda jest brutalna: wielu uczniów liceów profilowanych powinno trafić do zawodówek. (...)Wielu uczniów powinno zdobyć zawód i najwyżej uczyć się języków. (...) Przecież zawsze mogą iść do technikum uzupełniającego, a potem nawet na studia. (...) **Licea profilowane powinny być zlikwidowane. To edukacyjna pomyłka. Wróćmy do techników.** Z tytułem technika nawet bez matury *można* pracować lub pójść do szkoły policealnej. (...) Na Opolszczyźnie (...) zdecydowana większość uczniów chętniej idzie do techników niż liceów profilowanych (...) **Po nim uczniowie mają zawód. A dodatkowy rok nauki pozwala ugruntować wiedzę i lepiej przygotować się do ma-**

ture. (...) Z reformy przeprowadzonej we Wrocławiu **śmieją się dyrektorzy szkół w innych miastach. – Jestem zaskoczony, że Wrocław dopuścił do likwidacji techników. Teraz jest ich renesans. U mnie w szkole o jedno miejsce walczą trzy osoby** – mówi Jerzy Małecki, dyrektor Zespołu Szkół Łączności w Poznaniu. (...)Trzy lata temu, na oficjalnym spotkaniu zorganizowanym przez prezydenta Krakowa, ostrzegaliśmy Wrocław. (...)

**Ale współtwórca reformy** w poprzedniej kadencji, członek *Zarządu* Miasta Bohdan Aniszczyk, **nie żałuje likwidacji techników:** – Chcieliśmy dać uczniom wykształcenie ogólne, bo tego wymagają dziś pracodawcy. A zawodu uczą w szkołach policealnych. **Jeśli ktoś chce uczyć się w technikum, może jechać np. do Oleśnicy, Brzegu czy Wołowa.”**

„Ani ogólniak, ani technikum”

Edukacyjna porażka liceów profilowanych

„Gazeta Wyborcza – Wrocław”

Czwartek 30 czerwca 2005 r.

## Projektowanie i budowa statków we Wrocławiu

### Śródlądowe barki zbiornikowe

Na początku lat 70. po większym otwarciu „żelaznej kurtyny” na zachód Europy nawiązano kontakty z armatorami holenderskimi i niemieckimi eksploatującymi flotę śródlądową na zachodnich drogach wodnych.

Na początku 1971 r. BPiSTR opracowało projekt zbiornikowca śródlądowego dla armatora holenderskiego „Union Tank” z Rotterdamu pod roboczym symbolem B-362.

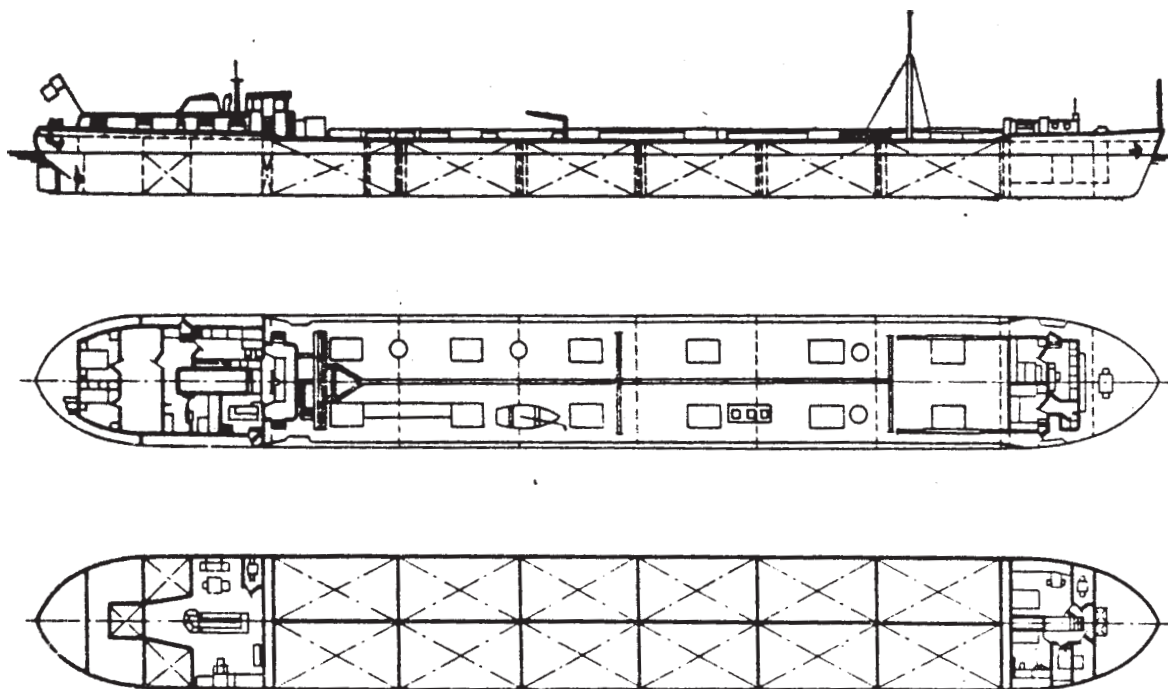
Barka zbiornikowa motorowa przeznaczona była do transportu paliw płynnych takich jak benzyna i lekkie oleje napędowe oznaczone kategoriami K1 do K3.

#### Wymiary główne:

długość między pionami  $L_K = 77,60$  m

szerokość konstrukcyjna  $B = 9,00$  m

wysokość boczna  $H = 3,75$  m



zanurzenie konstrukcyjne

(dla ładunku o gęstości  $0,74 \text{ t/m}^3$ )  $T = 2,90$

nośność całkowita przy  $T_K = 2,90 \text{ m}$   $P_{dw} = 1200 \text{ t}$

nośność maksymalna przy  $T_{max} = 3,10 \text{ m}$

$P_{dw \text{ max}} = 1330 \text{ t}$

pojemność zbiorników ładunkowych

$V = 1740 \text{ m}^3$

### Napęd główny:

1 silnik typ GNDW 48. 2 AU SKL prod. NRD

moc – 900 KM

obroty – 385 obr/min

Siłownia umieszczona w części rufowej.

Pompę przeładunkową umieszczono na pokładzie głównym przed nadbudówką rufową.

Barkę zaprojektowano według i pod nadzorem Bureau Veritas dla statków śródlądowych uprawiających żeglugę o szybkim prądzie.

Zbiornikowce typu B 362 wybudowała Wroclawska Stocznia Rzeczna w ilości 3 szt.

### Wyposażenie kadłuba.

**Urządzenia sterowe.** Zaprojektowano układ wałkowy, z przekładniami zębatymi o momencie obliczeniowym 3 Tm, poruszające 3 płetwy sterowe. Poza tym przewidziano sternicę i system linowo - krążkowy jako urządzenie awaryjne.

**Urządzenie kotwiczne.** Na dziobie zainstalowano dwułańcuchową wciągarkę kotwiczną produkcji holenderskiej z silnikiem spalinowym Farymann o mocy 14 KM. Dwie kotwice dziobowe o ciężarze po 1125 kG połączono z łańcuchami kalibru 33 mm o łącznej długości 150 m. Na rufie zastosowano wciągarkę jednołańcuchową z silnikiem 5 KM, obsługującą kotwicę 400 kg zawieszoną na łańcuchu o średnicy 20 mm i długości 65 m.

**Inne wyposażenie.** Urządzenia cumownicze i liny przewidziano zgodnie z praktyką nawigacyjną i przepisami Bureau Veritas. Do przeciągania statku znalazły zastosowanie głowice linowe wciągarek kotwicznych.

## Sylwetki naszych ludzi

### Romuald Olszewski

Znamy jego wysoką sylwetkę. Zawsze wyprostowany, najczęściej nie szedł, a kroczył.

W roku 1948 ukończył warszawską szkołę żeglugi i wiedział już na samym wejściu, że żegluga śródlądowa jest tą dziedziną, która mu odpo-

wiada, jest jakby dla niego. Skierowany został do pracy w Żegludze na Odrze we Wrocławiu.

Jesienią 1951 r. został sternikiem na s/s Radom (przemianowany na BP-51), na którym to statku odbywały się kursy przygotowawcze do



zawodu, głównie rezerwistów Wojska Polskiego. W następnym roku został jego kapitanem. Był to statek towarowy, zbudowany w 1904 r., który został przystosowany dla 32 praktykantów. Na dwa miesiące był wypożyczony do szkoły żegluga dla odbywania dwumiesięcznych praktyk pływających przez uczniów klas pierwszych i drugich wydziałów nawigacyjnego, mechanicznego i eksploatacyjnego. Z dużą satysfakcją wspomina ten okres, gdyż statek ten jako parowiec, praktycznie służył przez cały rok do intensywnego szkolenia praktycznego. Dodaje, że w 1955 roku na tym statku Marian Szwarc odbywał praktykę.

Późniejszą pracą starszego dyspozytora ruchu traktował jako poznanie praktycznego kierowania zespołem i oceniania zespołów. Po ukończeniu Szkoły Inspekcji Pracy mógł stwierdzić, jak było to istotne, gdy do tego dodać jeszcze staż pływania w żegludze.

W 1965 roku rozpoczął pracę w Zarządzie Głównym Związku Zawodowym Marynarzy i Portowców jako Inspektor Pracy. Świadczy to, że nie był tylko działaczem związkowym, a pracownikiem o określonej kompetencji. Jednak podaje jako ciekawostkę, że po I wojnie światowej w Polsce pierwszy Zw. Zaw. Transportowców powstał wśród marynarzy państwowej żegluga na Wiśle, do którego później przyłączyli się marynarze z Gdyni.

Praca w inspekcji pracy to okres, gdy działali inspektorzy branżowi, a nie jak obecnie omnibu-

sy, którzy znają się na wszystkim, poczynając od obróbki kamienia do urządzeń elektronicznych. Wówczas pod branżę podlegało 26 przedsiębiorstw i ok. 26 tys. zatrudnionych. Były to przedsiębiorstwa połowowe, handel rybami, stocznie, drogi wodne, meteorologia, ochrona środowiska, biura projektowe itd. Żegluga śródlądowa w tym zestawieniu nie była znaczącym przedsiębiorstwem.

Będąc ekspertem PIP uczestniczył w opiniowaniu wielu znaczących przedsięwzięć żegludze i budownictwie wodnym.

Na pytanie o największe porażki w swej działalności jako eksperta wymienia dwie.

Pierwsza to sprawa pchacza typu MUFLON. W owym czasie pchacze BIZON III miały już dobrze ukształtowany pulpit w sterówce z pełną informacją o pracy silników. Dążeniem PIP-u było rozszerzenie funkcji, aby znalazła się tu pełna obsługa silników. Ze względu na hałas w siłowni pełną obsługę wykonywać ze sterówki. Jako wzorzec podawano rozwiązania na statkach Europy Zachodniej. Tymczasem wyszło coś naprawdę kuriozalnego. Pulpit pozostał niemal bez zmian, ale w siłowni wykonano przeszkloną dźwiękoszczelną kabinę dla mechanika do pełnej obsługi silnika. Drzwi do tej kabiny znajdowały się tuż przy drzwiach kajuty mechanika. Sterujący, obserwując wskaźniki może odpowiednio wcześniej zareagować, zaalarmować, nawet zatrzymać silnik. Więc po co te bajery związane z dodatkowymi, znacznymi kosztami. Natomiast jest to jedyny w Europie statek, na którym kapitan ma najdłuższą drogę ze wszystkich członków załogi do przebycia na stanowisko dowodzenia w sytuacji nadzwyczajnej. Musi przejść cały korytarz mieszkalny na rufę, wybrać lewą lub prawą burtę, którą musi przejść na dziób i wejść do góry do sterówki. Takie są następstwa usilnego unowocześniania. Nietrudno zgodzić się z tą oceną.

Druga sprawa do dziś zmusza do zastanowienia się, dlaczego ci co walczą o ochronę środowiska, wystąpili w imię zwalczania natury. Otóż opiniując projekt budowy zbiornika Mietków w imieniu PIP-u zwrócił uwagę na brak w zaporze przepławki dla ryb. Władze Polskiego Związku Wędkarskiego oświadczyły, że chcą tu mieć jezioro zarybione, olbrzymi raj dla wędkarzy. Organizacje typu zielonego nie poparły PIP-u. Stan czystości wód na zbiorniku jest, jaki jest, raju nie ma, jak nie ma migracji ryb w rzece Bystrzycy.

Pracę swoją ocenia jako ciężką, ale i bardzo interesującą. Mimo nieraz długiego życia hotelowego. Uważa, że spełnił swoją rolę w branży.

Kiedy odchodził na emeryturę padało wiele przedsiębiorstw branży. Wraz z jego końcem pra-



cy zawodowej następował koniec niektórych przedsiębiorstw. Osiadł w Jantarze na Bałtykiem. Chce być z dala od Odry i jej aktualnych problemów, których nie może pojąć. Przyjazd do Wrocławia w dniu 29 czerwca br. jest wyjątkiem.

Chciał zobaczyć miejsce spotkań Bractwa Mokrego Pokładu. Za pośrednictwem Biuletynu pozdrowia wszystkich jego Członków i Sympatyków.

*Marian Kosicki*

## Administracja bezpieczeństwa żeglugi na Odrze w latach 1945–2005

Naczelnym organem bezpieczeństwa żeglugi, odpowiedzialnym także za rozwój transportu wodnego od roku 1936 był minister komunikacji. Do kompetencji ministra należały zarówno sprawy dotyczące dróg wodnych jak i bezpieczeństwa żeglugi.

Jeszcze podczas trwających na linii walk tworzone były zręby polskiej administracji żeglugowej. Minister komunikacji 7 marca wydał rozporządzenie powołujące główny komisariat żeglugi. W związku z toczącymi się jeszcze we Wrocławiu walkami Komisariat zorganizowany został w Trzebnicy, skąd po upadku „Festung Breslau” przeniesiono go do Wrocławia. Obok administracji żeglugowej tworzone struktury administracji wodnej. Odrzańska administracja kompletowana była w Krakowie. Minister komunikacji polecił zabezpieczyć pozostającą na terenie Nadodrza dokumentację niemiecką dotyczącą Odry i od 1 sierpnia 1945 r. zorganizować wzdłuż rzeki zarządy wodne. Podlegały one Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych w Poznaniu i we Wrocławiu. W związku z administrowaniem rzeki przez Armię Radziecką kompetencje dyrekcji nie były zbyt rozległe. Należało do nich najpierw gromadzenie informacji dotyczących jednostek wydobytych i pozostających w wodzie, a później (ok. 1948 r.) wydawanie dokumentów kwalifikacyjnych uprawniających do żeglugi po polskich wodach śródlądowych. Oprócz zadań dotyczących utrzymania i administrowania rzeki zarządy były upoważnione do nadzoru nad przestrzeganiem przepisów w zakresie żeglugi i spławu oraz inspekcji statków i obiektów pływających.

Od 1950 r. zarządy oraz minister komunikacji nazywane były władzą żeglugową. Pod koniec 1945 r. zlikwidowano urząd ministra komunikacji, jego kompetencje przejął powołany minister żeglugi. Przy ministrze powstał Centralny Zarząd Dróg Wodnych, właściwy do budowy i utrzymania dróg wodnych oraz wydawania książeczek żeglarskich, które uprawniały do przekraczania granic państwa.

W miejsce dwóch właściwych dla Odry dyrekcji okręgowych dróg wodnych powołano jeden

zarząd okręgowy dróg wodnych z siedzibą we Wrocławiu jako organ II instancji. Do jego kompetencji należało m.in. wydawanie świadectw zdolności żeglugowej dla statków żeglugi śródlądowej, wydawanie książeczek żeglarskich, a do 1953 r. wydawanie patentów mechanika.

W miejsce zarządów wodnych powstały rejon dróg wodnych jako władza żeglugowa I instancji. Do jego kompetencji należało przeprowadzanie dochodzeń w sprawach wypadków żeglugowych, nakładanie mandatów karnych za wykroczenia żeglugowe mniejszej wagi.

Podział organów żeglugowych na właściwe ds. dróg wodnych i ds. bezpieczeństwa żeglugi nastąpił w 1960 r. Powołany został Centralny Urząd Gospodarki Wodnej jako centralny organ administracji państwowej w zakresie gospodarki wodnej i dróg wodnych, a także minister żeglugi właściwy ds. bezpieczeństwa żeglugi.

Do realizacji swych zadań na Odrze minister żeglugi powołał trzy inspektoraty żeglugi śródlądowej.

W Koźlu – dla Odry od ujścia Olzy do ujścia Nysy Kłodzkiej oraz dla Kanału Gliwickiego.

We Wrocławiu – od ujścia Nysy Kłodzkiej (km 181,3) do km 480 oraz Wrocławski Węzeł Wodny.

W Szczecinie – dla Odry od km 480 do granicy wód morskich, Odry Zachodniej, Jeziora Dąbskiego, Parnicy do granic wód morskich, Regalicy, Warty od ujścia Noteci do jej ujścia do Odry, Nysy Łużyckiej od Gubina do ujścia do Odry.

Do zakresu działania inspektoratów należał nadzór na żegluga i spławem oraz inspekcja statków i innych obiektów pływających, a w szczególności: kontrola przestrzegania przepisów dotyczących żeglugi i spławu na drogach wodnych śródlądowych i nakładania grzywien w tym zakresie, rejestracja obiektów pływających na drogach wodnych śródlądowych, wydawanie świadectw zdolności żeglugowej, wydawanie dokumentów kwalifikacyjnych dla załóg statków żeglugi śródlądowej i tratw, wydawanie książeczek żeglarskich dwójakiego rodzaju; jedne były swoistymi książeczkami pracy, drugie ponadto

do przekraczania granic państwa, przeprowadzanie dochodzeń w sprawach wypadków żeglugowych i nadzór nad przewozami międzybrzegowymi.

W kolejnych latach zmieniały organy naczelne właściwe w sprawach bezpieczeństwa żeglugi. W 2001 r. obowiązki te przejął minister infra-

struktury. Organami terenowymi podległymi ministrowi ds. bezpieczeństwa żeglugi na Odrze zostali, powołani w miejsce inspektoratów, trzej dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej z siedzibami w Kędzierzynie-Koźlu, we Wrocławiu i w Szczecinie.

Jan Pys

## Przeminęło z wielką falą odrzańską...

### *ttt*

Czy dziś ktoś pamięta co oznacza ten symbol – 3t. Działo się to w czasach, gdy wszystko musiało działać się według wytycznych. Wówczas to, na międzynarodowym spotkaniu przywódcy wszystkich państw do śniadania otrzymali po szklaneczce ulubionego napoju, tylko przywódca Polski musiał czekać do 13.

Wytyczne dotarły wreszcie do sektora transportu i tak powstało *ttt*, czyli Towarzystwo Trzeźwości Transportowców. Niejednokrotnie zdumienie mogło człowieka powalić, gdy spotykał dobrze znajomego z kolistym znaczkiem z tymi trzema literami.

Branża żeglugowa nie opierała się długo nakazom. W dyrekcji Żeglugi na Odrze odbyło się zebranie założycielskie towarzystwa. Wiadome mi jest, że zebranie to w sali klubu racjonalizacji zaszczylił swą obecnością wicedyrektor Zjednoczenia Żeglugi. Z tego powodu musiała być uroczysta oprawa, a na stołach znalazły się napoje w rodzaju herbaty, kawy, soków: porzeczkowego, jabłkowego i pomarańczowego. Jako przystawka były słone paluszki. Każdy mógł wybierać i pić do woli. Zenek, który mi to relacjonował, był zachwycony referatem głównego specjalisty po linii bhp i ożywioną dyskusją, jaka się potem rozwinęła. Zenek został wybrany przewodniczącym koła *ttt*, a jego zastępcą Robert. Stałych członków było około dziesięciu. Wzorem organizacji wyższej użyteczności towarzystwo mogło odbywać posiedzenia w godzinach pracy.

Spotkałem się z Zenkiem po kilku miesiącach istnienia towarzystwa. Zapytałem:

– Jak działa Towarzystwo?

– Należycie. Czasami spotykamy się nawet dwa razy w miesiącu.

– I co tam robicie?

– A no, na każde spotkanie wyznaczony dyżurny przynosi dwie butelki.

Po pewnym czasie Romek został przeniesiony do Zjednoczenia. Złożyło się, że w tym czasie zostało wydane ogólnokrajowe zarządzenie zabraniające wnoszenia do biura alkoholu. Należało go składać do depozytu. W wypadku nie odebrania przez depozytariusza w przeciągu trzech dni alkohol był niszczone komisyjnie.

Wiadomo, że do zjednoczenia w celu załatwienia niejednokrotnie bardzo istotnych spraw przyjeżdżali ludzie o wysokich stanowiskach w swoich przedsiębiorstwach. Na wstępie zgłaszali do depozytu nie raz kilka butelek wysokomarkowych. Wyjątkowo tylko depozyt był odbierany. Dwa razy w miesiącu zbierała się komisja w celu zniszczenia przeterminowanego depozytu. Historia mówi, że ilość zniszczonego alkoholu zgadzała się z ilością butelek pustych.

Rzeczą oczywistą jest, że Romek, jako członek *ttt* z długoletnim stażem, był przewodniczącym komisji, do której kompetencji należało niszczenie depozytów.

*myk*

Powyższe wspomnienie zawierało więcej szczegółów i dotyczyło jeszcze wielu innych osób. Umieszczenie pewnych opisów wydarzeń spotkało się ze sprzeciwem ich uczestników. Zgodnie z życzeniami imiona zostały zmienione.

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

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