

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 25–26

Rok III Wrzesień–Październik 2005 r.

Spotkanie z Biuletynem po raz dwudziesty piąty

We wrześniu 2003 roku wydałiśmy pierwszy numer Biuletynu „Prosto z pokładu”. Kiedy teraz przegląda się aktualny numer odnosi się wrażenie, że tak niedawno nastąpił druk numeru 1, który stanowił swego rodzaju sondę. W miesiącu wrześniu osiągnęliśmy nr 25. Z przyczyn organizacyjnych połączony on został z nr 26. Nie zmienia to faktu, że przez dwadzieścia pięć miesięcy, na każdym comiesięcznym spotkaniu Bractwa Mokrego Pokładu nasi członkowie otrzymywali kolejny numer Biuletynu, przyjaciołom i sympatykom rozsianym po kraju wysyłałiśmy kolejne numery pocztą. Z tej okazji pozdrawiamy ich. Telefonują oni dopominając się o przysłanie Biuletynu, przekazują uwagi i pozdrowienia. Szczególnie miłe są listy, choć nie częste, zawierające wspomnienia z pracy na wodzie lub dla wody i transportu wodnego.

Pozdrawiamy więc naszych przyjaciół z takich miast jak Szczecin, Gdańsk, Elbląg, Koźle, Warszawa, Łapy, Nowy Sącz, Darłowo... Pozdrawiamy również kolegów, którzy w tej chwili znajdują się na szlakach dróg wodnych Odry, Łaby, Renu, Mozeli i innych. Życzymy im po żeglarsku stopy wody pod kilem.

W Biuletynach, jak łatwo zauważyć, bieżą równoległe dwa nurty. Pierwszy omawia tematykę dziedzictwa historycznego techniki, zgodnie z charakterem działalności Otwartego Muzeum Techniki. Prezentowane są tu budowle techniczne o znaczeniu historycznym, pionierskie kon-



strukcje i sylwetki ich twórców. Drugi nurt stanowi tematyka żegluga w szerokim ujęciu. Każdy z naszych Braci i przyjaciół znajduje tu zagadnienia, które go interesują. Ze względu na usytuowanie siedziby Bractwa omawiana jest żegluga na Odrze. Piszemy o drodze wodnej, portach, przewozach, o ludziach skromnych, pomijanych w publikacjach i okazjonalnych referatach a mających niebagatelny w rozwoju żeglugi śródlądowej. Znajdują się tu również opisy projek-

tów i budowy statków, stanowiących swego czasu wzorcowe rozwiązania europejskie.

Cenimy bardzo czynne włączenie się uczniów i pedagogów z Powiatowego Zespołu Szkół nr 3 w Sobótce. Uczestniczą oni w spotkaniach Bractwa i piszą do Biuletynu. Szkoła, która znajduje się w cieniu góry Ślęży jest jasnym promykiem w ciemnych czasach polskiej żeglugi śródlądowej, którą interesuje się młodzież.

W dotychczas wydanych numerach zamieściliśmy artykuły 33 autorów. Trudno ocenić – dużo to czy mało. Chcielibyśmy, aby było ich więcej. Już wcześniej otrzymywaliśmy postulaty, aby rozszerzyć tematykę Biuletynu o inne drogi wodne Polski. Pragniemy poinformować, że pracujemy nad tym i w najbliższym czasie rozpoczniemy druk.

Drodzy Czytelnicy, życzymy Wam dużo przyjemności w zapoznawaniu się z literaturą Biuletynu „Prosto z Pokładu”.

Redakcja

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

III Sowiogórski Festiwal Techniki 1–4 września 2005 r.

Od 2003 r. wpisał się na stałe w kalendarz imprez Dzierżoniowa i Gór Sowich. W tym roku sceną wydarzeń festiwalowych były nie tylko parowozownie Dzierżoniowa. Rozwijając formułę przestrzennego, Sowiogórskiego Muzeum Techniki Fundacja Otwartego Muzeum Techniki już w 2004 r. otworzyła podwoje bielawskiego folwarku Dieriga z końca XIX w., wprowadziła drezyny na wyłączoną z eksploatacji bocznice kolejową Dzierżoniów-Bielawa i linię „Bystrzycką” na odcinku Świdnica Kraszowice – Lubachów, zapraszała do wyrobisk XIV-wiecznej kopalni rud ołowiu, cynku i srebra „Silberloch” w Walimiu. Tym razem arenę wydarzeń festiwalowych dopełniła również elektrownia wodna Lubachów, wciąż pracująca w oparciu o wyposażenie z 1913 r., kopalnia rud ołowiu i srebra „Marie-Agnes” w Bystrzycy Górnej – wyjątkowe dzieło sztuki górniczej z XVI w., a na linii bielawskiej drezyny zastąpiła... lokomotywa spalinowa, ostatnio widziana tutaj przed piętnastu laty. Sensacją stało się udostępnienie bunkra podziemnej stacji przekątnikowej telekomunikacji w Świdnicy, powstałego w 1938 r., o imponującej powierzchni 1500 m², pracującego do 2003 r., a nieznanego nawet sąsiadom posesji przy ul. Tołstoja.

Demonstrowano zabytkowe maszyny i urządzenia: konną sikawkę strażacką z początku XX stulecia, zrekonstruowaną w Fundacji maszynę drukarską, tzw. „bostonkę”, krosno z maszyną Jacquarda. Ekspozowano maszyny elektryczne z przełomu XIX/XX w., gazomierze, telefony i zegary kolejowe, dalekopisy, radioodbiorniki dzierżoniowskiej „Diory”, silniki elektryczne Siemens, silniki lotnicze, maszyny i urządzenia rolnicze, sprzęt gospodarstwa domowego, zabytkowe automobile, motocykle, agregaty prądotwórcze, modele kolejowe, kolekcję lokomotyw spalinowych Sowiogórskiego Muzeum Techniki – wszystkich w ruchu. Drezyny kolejowe i lokomotywa obsługiwały linie „bielawska” i „bystrzycka”, prowadząc ku energetyce wodnej, górnictwu, spuściźnie inżynierii lądowej. Uwagę zwracały pokazy pracy kowala, hafciarek, przejazdu leciwym BMW z 1936 r. i Jaguarem z 1972, występy margonetek z czeskiego Broumova na ulicach Dzierżoniowa, Bielawy, Świdnicy, na estradzie pensjonatu „Harenda” w Ludwikowicach Kłodzkich. To też przydawało Festiwalowi dynamizmu, ożywiało i tradycyjne formy ekspozycji, prowadzące ku dziedzictwu górnictwa, energetyki, włókiennictwa, komunikacji kolejowej, tradycji przemysłu Gór Sowich. W parowozowni Dzierżoniowa,

w spichlerzu folwarku bielawskiego, w elektrowni Lubachów, w stacji pomp bielawskiego „Bielaw” z 1909 r., pracującej w oparciu o unikatowe pompy typu Weise-Monski, stojące, z 1909 r. studenci Politechniki Wrocławskiej, członkowie Międzywydziałowego Koła Naukowego „Ochrony zabytków techniki HP Nadbór”, przez dwa dni, non-stop, prowadzili projekcje filmów o zabytkach techniki Dolnego Śląska, zapraszali na wystawy, pokazy, przejażdżki drezynami i lokomotywą, objaśniali cuda techniki i odkrywali osobliwości kultury technicznej regionu, ujawniali informację zaklętą w kamieniu i metalu, a także wielu po raz pierwszy w życiu stykało się z kieratem konnym, radiową lampą, magłem skrzyńniowym, czy wialnią. Festyn, rozgrywający się od Dzierżoniowa po Świdnicę, wokół podziemnego kompleksu militarnego „Włodarz” w Walimiu, w linii kolei „Bystrzyckiej”, w Bielawie łączył rajd motocyklistów Akademickiego Klubu Motocyklowego „Apanonar” Politechniki Wrocławskiej, autobus szynowy relacji Jaworzyna Śląska – Kamieniec Ząbkowicki, po raz pierwszy od wielu, wielu lat zatrzymujący się na stacji Świdnica Kraszowice, specjalny autobus festiwalowy kursujący doliną rzeki Bystrzycy. To również decydowało o frekwencji, sięgającej 8000 uczestników festiwalowej oferty.

Tradycyjnie już Festiwalowi towarzyszyło sympozjum popularno-naukowe, tym razem poświęcone ludziom, którzy wpisali się w dzieje regionu, czy to w rolach uczonych, czy też „ojców” przemysłu, budowniczych bądź poetów, działaczy towarzystw turystycznych czy twórców kultury. Wśród 21 wystąpień – na sesjach prowadzonych od 1 do 3 września w dzierżoniowskiej parowozowni, w bielawskim spichle-



Andrzej Solecki otwiera sesję w Dzierżoniowie

rze, w bibliotece miejskiej Nowej Rudy, w podziemnym bunkrze telekomunikacyjnym w Świdnicy – sensację wzbudziło wystąpienie prof. Gerwazego Świdzkiego poświęcone Marii Kunickiej, współtwórczyni przeobrażenia kopernikańskiego, rzecz Rafała Brzezińskiego o gospodach bielawskich, Teresy Bazały o Josephie Wittigu – kronikarzu noworudzkim, wybitnym teologu, czy Jana Gładysza o Teodorze Mierzei – twórcy robotniczego teatru Bielawy.

W niedzielę 4 września pałeczkę przejęli studenci. Międzynarodowy Warsztat Naukowy Studentów prowadzony w obiektach Sowiogórskiego Muzeum Techniki od 25 sierpnia, zwieńczyli konferencją. Prezentowali wyniki własnych studiów na polu historii techniki i archeologii industrialnej. Sławomir Łotysz z Uniwersytetu Zielonogórskiego przedstawił sylwetkę Edmunda Żalińskiego – twórcy działu pneumatycznego, Dorota Musiał i Dorota Łozińska z Politechniki Częstochowskiej prezentowały prace swych kolegów przy rekonstrukcji koła wodnego w Muzeum Techniki w Sielpii Wielkiej. Artur Maroszek i Monika Dąbrowska opowiedziały z kolei o rekonstrukcji pieca pudlingowego w Sielpii Wielkiej. Członkowie MSKN „Ochrony zabytków techniki HP Nadbór”, organizatorzy drugiego już Warsztatu Sowiogórskiego mówili o dezindustrializacji po polsku i losie zabytkowych zespołów górniczych Górnego Śląska (Agnieszka Rychter), o pracach Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego HP Nadbór prowadzonych przy rewitalizacji zabytkowych statków odrzańskich i w Sowiogórskim Muzeum Techniki, któremu przydać chcieliby również roli międzynarodowego ośrodka studenckiego ruchu naukowego (Tadeusz Kłodowski). Magdalena Cieślak powróciła swym wystąpieniem na wyspy sołowieckie na morzu Białym, na których przeżyła dwa tygodnie lipca 2005 r., pracując pod kierunkiem prof. Stanisława Januszewskiego, w składzie międzynarodowej ekspedycji naukowo-badawczej Akademii Nauk Rosji, co też zaowocowało pomysłem pracy dyplomowej, którą opracuje w najbliższym roku akademickim. Członkowie MSKN widoczni byli również na sesjach konferencji „Wielcy Twórcy Gór Sowich”. Piotr Kmieciak prezentował tam swe studia nad karierami i spuścizną architektów dzierzoniowskich XIX/XX w., Janusz Blachura mówił o rozwoju technik uszczelniania w maszynach i urządzeniach. Blok konferencyjny zwieńczyła książka „Wielcy twórcy Gór Sowich”, której nakład 500 egzemplarzy zniknął w przeciągu kilku festiwalowych dni. A zainauguowała go 31 sierpnia sesja świdnickiej Rady SNT „NOT”,



Uczestnicy sesji dzierzoniowskiej

na której prof. Stanisław Januszewski prezentował Fundację Otwartego Muzeum Techniki i wyjątkową w skali Europy, wdrażaną we Wrocławiu, w Górach Sowich i na dalekich Soławkach autorską koncepcję muzeum przestrzeni, czasu i człowieka, muzeum żywego, otwartego na wyzwania, poszukującego i nowego modelu edukacji technicznej społeczeństwa i pragnącego stanowić zwornik materiałów do działań na rzecz poszukiwania nowych programów rozwoju i aktywizacji gospodarczej, społecznej, kulturalnej społeczności czasu przemiany.

Jeśli Sowiogórski Festiwal Techniki krzepnie to zawdzięcza to zaangażowaniu w dzieło Sowiogórskiego Muzeum Techniki samorządów i władz miejskich Dzierżoniowa, Świdnicy, Bielawy, Żarowa, Walimia, Nowej Rudy, wsparciu jakiego Fundacji Otwartego Muzeum Techniki udzielają liczni mecenas, w tym Politechnika Wrocławska, 3M Poland, Centrostal Wrocław S.A., EnergiaPro. Koncern Energetyczny O/Wałbrzych, Odratrans S.A., Mostmar Zarzeczce, Fundusz Regionu Wałbrzyskiego, Świdnicka Fabryka Pomp, 3 Korpus Obrony Powietrznej i liczny wolontariat, zorganizowany czy to w kole naukowym, czy w Fanclubie – „Bractwie mokrego pokładu”. Doświadczenie Fundacji okazuje się przy tym na tyle atrakcyjne, że podejmuje w niej właśnie roczny staż grupa 6 wolontariuszy z Niemiec i Polski. To również szansa dla studentów Politechniki Wrocławskiej pracujących na pokładach „Nadborra”, „Wróblina” i barki „Ż-2107”, budujących Sowiogórskie Muzeum Techniki, szansa nowych przyjaźni i nowych doświadczeń, z myślą o kolejnym, przyszłorocznym, IV Sowiogórskim Festiwalu Techniki i III Międzynarodowym Warsztacie Naukowym Studentów.

Andrzej Solecki

Smak historii

Tegoroczne wakacje zapowiadały się zwyczajnie, dopóki nie zdecydowałam zapisać się na obóz Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego PWr „Ochrony zabytków techniki HP Nadbór”. Postawiono przed nami zadanie przygotowania III Sowiogórskiego Festiwalu Techniki. Miałam spore wątpliwości czy sprostim temu wyzwaniu. Jednak teraz stwierdzam, że „strach ma wielkie oczy” i nie żałuję swojej decyzji.

Opiekunem naszego obozu był profesor Politechniki Wrocławskiej Stanisław Januszewski, który organizował dla nas wycieczki w nieznanne mi dotąd miejsca do elektrowni wodnej w Lubachowie, do sztolni „Włodarza” z kompleksu militarnego „Riese”. Muszę przyznać, że wszystkie wyprawy były interesujące, zwłaszcza te, które prowadziły na malowniczo położone szlaki kolejowe i do zabytkowych, sowiogórskich kopalń rud ołowiu, cynku i srebra.

Jedną z naszych eskapad obejmowała nieczynny już dziś bystrzycki szlak kolejowy, na którym z początku XX stulecia powstały imponujące wysokością wiadukty kolejowe. Zupełnie nowym przeżyciem był dla mnie również przejazd lokomotywą z bocznicą przy Sowiogórskim Muzeum Techniki do Bielawy Zachodniej – szlakiem zamkniętym od wielu lat i popadającym w ruinę. Celem wyprawy było oczyszczenie i przygotowanie toru na Festiwal Techniki.

Miejscem, które mnie najbardziej urzekło, była XVI-wieczna kopalnia ołowiu, cynku i srebra „Marie-Agnes”. Będąc w środku ogarnął mnie

nastrój grozy i tajemnicy przeszłości tego obiektu. Moje wrażenie potęgował blask płomieni świec poustawianych wzdłuż wyrobisk. Kopalnia ta kryje w sobie jeszcze dwie kondygnacje chodników zalanych wodą, które są niedostępne.

Obiektem, który wywołał we mnie równie duże emocje był wspomniany wcześniej „Włodarza” owiany wieloma legendami i zagadkami. Przeznaczenie tej podziemnej poniemieckiej budowli do dzisiaj nie znajduje wyjaśnienia. Pasjonującym przeżyciem była podróż łodzią po sztolniach tego kompleksu.

Obok objazdów zabytków przemysłu i techniki Gór Sowich zajmowaliśmy się organizacją Festiwalu Techniki, który odbył się 1-4 września br. Ustawialiśmy różne wystawy, między innymi górnictwa, kolejnictwa czy starych samochodów. Przygotowaliśmy też halę dzierzoniowskiej lokomotywni i spichlerz w Bielawie na konferencje naukowe.

W czasie trwania festiwalu byłam odpowiedzialna za wystawę i organizację zwiedzania elektrowni wodnej w Lubachowie. Obiekt ten jest na co dzień niedostępny, więc cieszył się sporym zainteresowaniem zarówno turystów jak i okolicznych mieszkańców.

Przyznaję, że obóz naukowy był dla mnie nowym doświadczeniem, dzięki któremu nauczyłam się wielu ciekawych rzeczy oraz spędziłam aktywnie czas. Myślę, że w przyszłym roku również chętnie wezmę udział w organizacji kolejnego IV Sowiogórskiego Festiwalu Techniki

Kamila Kwaśnicka, Wydz. Inż. Środowiska II r.



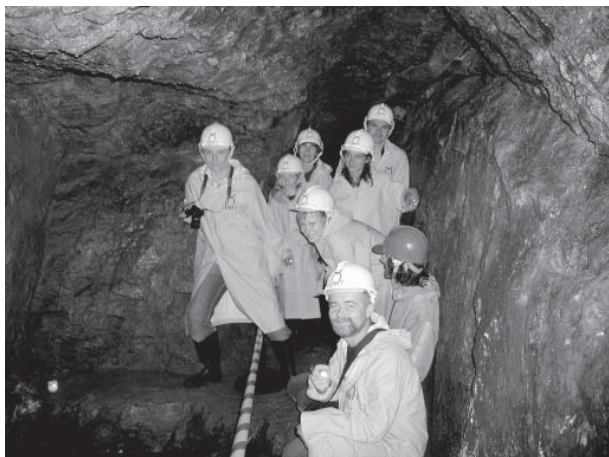
Autorka podczas przygotowań



Zwiedzanie dyspozytorni elektrowni w Lubachowie

Okruchy z III Sowiogórskiego Festiwalu Techniki

Do Dzierżoniowa – miasta leżącego u podnóża Gór Sowich – z Wrocławia dojechać można stosunkowo łatwo i szybko. Trochę trudniej już było znaleźć lokomotywnię, ale po kilkukrotnym zasięgnięciu „języka” i tam w końcu trafiliśmy. Eskapada składała się z przedstawicieli trzech pokoleń, gdyż wyszliśmy z założenia, że kulturę materialną różnych epok trzeba przybliżać ludziom w każdym wieku.



W kopalni srebra Marie-Agnes

Pogoda była piękna, więc wyjazd na festiwal traktowaliśmy szkoleniowo-piknikowo. Organizatorzy rozdawali program festiwalu oraz podawali komunikaty przez radiowęzeł.

Po rozeznaniu sytuacji postanowiliśmy odbyć przejażdżkę drezyną motorową napędzaną silnikiem od „malucha”. Najsilniejszym elementem w tej drezynie okazał się... sygnał dźwiękowy, po włączeniu go zabrzmiał jak potężna syrena okrętowa, a najmłodsze wnuki omal nie pospadały z drezyny.

Dużym zainteresowaniem cieszyła się zabytkowa obrotnica rozrządowa dla lokomotyw oraz suwnica bramowa, zajmująca centralną część placu. Byliśmy świadkami rozładunku i ustawienia na stanowiskach do zwiedzania elementów techniki najnowszej, czyli silników samolotowych, tłokowych i jednego odrzutowego. Dzięki wykonanym przekrojom tych silników, przynajmniej ten, kto uważał na lekcjach fizyki mógł zrozumieć zasady ich działania. Oferta festiwalu była bardzo bogata, obiekty do zwiedzania rozrzucone w



Po 15 latach lokomotywa spalinowa ponownie przyjechała do Bielawy

promieniu kilkunastu kilometrów od Dzierżoniowa, wobec czego, ze względu na wiek najmłodszych uczestników (niecałe 3 lata) zdecydowaliśmy się połączyć z pożytecznym przyjemne i pojechaliśmy do Bielawy, do kompleksu wodnego Aquarius zażyć kąpieli i innych przyjemności, a zwiedzanie pozostałych zabytków rozłożyć na lata następne.

Sft

Spotkanie przyjaciół na pokładzie „Nadbora”

Prowadząc korespondencję z przyjaciółmi Bractwa Mokrego Pokładu i wysyłając im każdego miesiąca Biuletyn postanowiliśmy zaprosić ich na nasze spotkanie. Odbyło się ono w dniach 4–5 sierpnia 2005 r.

Na spotkanie wysłano 10 zaproszeń. Przybyły 4 osoby:

kpt. Witold Cichoń – ostatni komendant szkoły szturmanów w Elblągu. Żołnierz AK Okręgu Wileńskiego, dwukrotnie ranny. Przewodniczący Zw. Inwalidów Wojennych, Okręg Elbląg.

Eugeniusz Kosicki – emer. inżynier budownictwa lądowego, rzeczoznawca budowlany, wraz z **małżonką Haliną**, Warszawa. Morski sternik jachtowy.

Marek A. Michalski – prof. dr hab. inż., Akademia Morska w Szczecinie, Instytut Inżynierii Transportu, Kierownik Zakładu Żeglugi Śródlądowej.

Bezpośrednio po otrzymaniu zaproszenia zawiadomili, że nie przyjadą: emer. kapitan ż.sr. I kl. Romuald Olszewski i Aleksander Skubis, który

w czasie II wojny światowej pływał we Wrocławiu na Odrze u armatora niemieckiego. Nie mogli przybyć także dr Marian Rusak, b. doradca Ministra Komunikacji, prof. Stanisław Koziarski z Uniwersytetu Opolskiego i inż. Józef Hamiga z Nowego Sącza.

Dziesięć dni przed spotkaniem zrezygnował inż. Józef Hamiga, emer. geodeta, wielki sympatyk Bractwa, zamieszkały w Nowym Sączu, a przed samym spotkaniem inż. Ryszard Egler, emer. sekretarz Głównego Komitetu Przeciwpowodziowego.

Goście przybyli 3.08, tj. we środę. Dzięki uprzejmości RZGW goście mieli zapewnione noclegi na statku inspekcyjnym *Kościuszko*.

Czwartkowy dzień rozpoczął się o godz. 10, kiedy to na gondoli *Maja* odbyliśmy rejs po Wrocławskim Węźle Wodnym. Po wypłynięciu na Odrę Północną *Maja* zawróciła i podpłynęła pod Jaz Opatowice.

W tym miejscu pragniemy złożyć serdeczne podziękowania osobom, które uprzejmie umilili wszystkim tę ekskursję. Na początek Panu inż. Zbigniewowi Skowrońskiemu – ojcowi trzech żegludowców (Biuletyn nr 23) – za sfinansowanie przejażdżki. Miło jest złożyć podziękowanie pani dr Joannie Szczepankiewicz-Battek, która zaoferowała samorzutnie swoją pomoc w wycieczce i wykazała swój kunszt profesjonalnego przewodnika opowiadając o historii miasta i oglądanych z pokładu *Mai* obiektów budowlanych. Również mgr Kazimierz Warzajtis – kierownik stopnia Bartoszowice-Opatowice potrafił zainteresować wszystkich skomplikowanym systemem funkcjonowania jazu o zamknięciu sektorowym. Dziękujemy im wszystkim serdecznie.

We czwartek, 4.08, spotkaliśmy się wszyscy, jak zwykle o godz. 17. Prof. Stanisław Januszewski wygłosił prelekcję, bogato ilustrowaną przezróżkami o działaniu Fundacji Otwartego Mu-

zeum Techniki. A po tym już spotkanie miało normalny przebieg. Wspomnienia, opowieści i dalej opowieści. Nasz komodor, kmdr Mieczysław Wróblewski jak zwykle wygłosił swoje sentencje, obrazowo przeplatając wspomnieniami. Przyjemne chwile nastąpiły, gdy nasi goście wyrazili chęć wpisania się na listę członków Bractwa Mokrego Pokładu. Witamy więc Ich serdecznie w naszym gronie, przyjmujemy na Braci oraz życzymy miłych spotkań, i ciekawych rozmów.

W piątek, 5.08, na DP *Wróblin* prof. Januszewski zorganizował konferencję prasową. Zaprezentował prace związane z inwentaryzacją obiektów zabytkowych na Wyspach Sołowieckich, znanych z książki *Archipelag Guląg A. Sołżenicyna*. Wystąpienie było bogato ilustrowane przezróżkami, z objaśnianiem funkcji, jakie prezentowane obiekty pełniły za czasów zespołu klasztorowego i łagru. Zastępca dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu mgr inż. Bartosiewicz przedstawił zadania przedsiębiorstwa oraz działalność na rzecz odrzańskiej drogi wodnej.

Potem było zwiedzanie starego miasta pod przewodnictwem niezastąpionej pani Joanny Szczepankiewicz-Battek. Na koniec najważniejsze dla osób spoza Wrocławia – Panorama Racławicka.

Po powrocie, z nie wyjaśnionych do dziś powodów na bramce przed trapem na *Nadbora* zastaliśmy wiszącą kłódkę. Nie mogło więc odbyć się planowane spotkanie towarzyskie na DP *Wróblin*. Dzięki temu, że Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej udostępnił na pobyt gości statek inspekcyjny *Kościuszko*, można było zorganizować nieoficjalne spotkanie towarzyskie na jego pokładzie.

Przybyli na spotkanie goście wyrazili zgodę na wpis do rejestru stałych członków Bractwa Mokrego Pokładu.

Marian Kosicki

Przypomnienie nazwy »Bractwo Mokrego Pokładu«

Wielokrotnie słyszymy, jak mówią o nas Bractwo Mokrego Podkoszulka i raz jest to wypowiedziane z sympatycznym uśmiechem, a czasami uszczypliwie. Ważne, że się mówi. Czasami zwracają się do nas z zapytaniem, skąd ta nazwa, choć wiedząc o spotkaniach na H/P *Nadbór* następują pewne skojarzenia. Dla wszystkich podajemy wyjaśnienie, jakie ukazało się w nr 1 z września 2003 r.

Pierwsze spotkanie sympatyków Fundacji Otwartego Muzeum Techniki odbyło się w miesiącu czerwcu 2003 r. w celu zorganizowania się

w systematycznym działaniu na rzecz Fundacji. Na drugim spotkaniu w lipcu postanowiono, że będzie to luźne stowarzyszenie, bez statutu, sztywnych ramach działań. Kto ma serce do żeglugi może przychodzić na spotkania. Podczas każdego z tych spotkań padał deszcz i pokład był mokry. Stąd był już tylko krok do nazwy:

»BRACTWO MOKREGO POKŁADU«

Ponadto przypomina ona, że na dawnych żaglowcach drewniany pokład zawsze był mokry, kiedy w przechyle pod silnym wiatrem bryzgi fal zalewały pokład. Natomiast podczas flau-

ty, tj. podczas pogody bezwietrznej, bosman zaganiał załogę do szorowania pokładu. Kiedy podwacha doszła z myciem do rufy dziób był już suchy. Pracę rozpoczynano od początku.

W staropolszczyźnie – za Glogerem – bractwem nazywano każde stowarzyszenie, ścisły związek pewnej liczby osób dla realizacji określonego celu. Dawne bractwa – *konfraternie* – na cztery główne rodzaje: religijno-dobroczynne, kupieckie, rzemieślnicze, kupieckie.

Konfraternia – łac. *cofraternitas, sodalitas, congregatio* – stowarzyszenie, bractwo.

Kofrater – członek *konfraterii*: towarzysz, kolega, kamrat, kompan (ostatnie określenie odnosi się do braci niezmotoryzowanych).

Przewodniczącym (Starszym Bratem) Bractwa Mokrego Pokładu został mgr Zbigniew Priebe. Ktoś musi zwoływać na pokład konfratrów.

Równocześnie ustanowiono honorowy tytuł komodora. Został on przyznany kmr por. w st. sp. Mieczysławowi Wróblewskiemu.

Komodor – a) oficer marynarki zajmujący stanowisko, na które przewidziany jest etat admirałski, nie będący admirałem, b) dowódca konwoju w czasie II wojny światowej, c) oficer marynarki starszy na redzie.

Obecnie w nieformalny sposób zapisanych jest 59 osób. Są to inżynierowie, ekonomiści, technicy, marynarze, nauczyciele, menadżerowie i różne inne pochodne zawody. Na comiesięczne spotkania rotacyjnie przychodzi 20–30 osób.

Wprowadzenie do artykułu

Na jednym ze spotkań Bractwa Prezes Zarządu stoczni „Malbo” Wrocław–Malczyce inż. Marcin Lubieniecki przedstawiał problemy polskich stoczni śródlądowych. Omawiając działalność swojej firmy przedstawił technologię budowy dużych statków sekcjami i łączenia ich na odpowiednich akwenach np. w Szczecinie. Stało się to przyczynkiem do artykułu, jaki zamieszczamy poniżej.

Redakcja

Przedłużanie statków boczno- i tylnokołowych eksploatowanych na polskich wodach śródlądowych

Dziś, gdy żegluga śródlądowa w Polsce została prawie całkowicie zniszczona, sięgamy do wspomnień z dawnych lat.

W okresie przed II wojną światową statki były konstrukcjami jednostkowymi. Jeśli były dwie lub trzy prawie identyczne jednostki, mówiono już o budowie seryjnej. Ale tych serii nie było zbyt wiele. Większość jednostek miała niepowtarzalny wygląd, toteż statki były łatwo rozpoznawalne, zarówno przez specjalistów, jak i przez hobbystów. Wszelkie zmiany sylwetki statku burzyły umiejętność rozróżniania poszczególnych jednostek i dlatego były łatwe do wychwycenia. Najczęstszą zmianą było przedłużanie statków. Jakie statki i dlaczego przedłużano:

- holowniki przebudowywano na statki pasażersko-towarowe (duża moc maszyny, mała długość kadłuba);
- statki pasażersko-towarowe (bez zmiany przeznaczenia), ale dla zwiększenia liczby miejsc pasażerskich, przy równoczesnym zmniejszeniu zanurzenia;
- holowniki administracji wodnej, w celu przystosowania ich do zadań inspekcyjnych.

Wykaz przedłużanych statków podano w tabeli, a stanowiły one ok. 10% wszystkich boczno- i tylnokołowców. Jako długość rozumie się tu długość

całkowitą, ponieważ ona decyduje o możliwości korzystania ze śluzy bądź określa niezbędną długość nabrzeża.

W tabeli z konieczności podano niektóre nazwy w uproszczeniu i tak:

- administracja wodna to w zależności od okresu: Zarząd Rzeki Wisły, Zarząd Dróg Wodnych lub Państwowy Zarząd Wodny;
- armatorzy żeglugowi:
 - TZZP – Towarzystwo Zjednoczonej Żeglugi Polskiej;
 - WZTTiŻP – Warszawskie Zjednoczone Towarzystwo Transportu i Żeglugi Polskiej;
 - FECH – Feldeisenbahn Chef des Genalstabs;
- niemiecka wojskowa organizacja transportowa podczas I wojny światowej.

Jak widać z tabeli, przedłużenia wykonywane były w granicach od 4,81 do 18,60 m, co stanowiło od 10 do 56% pierwotnej długości statku, a jeśli wziąć pod uwagę, że dwa statki były przedłużane dwukrotnie, to sumaryczna wartość przedłużeń wynosiła od 4,90 do 22,83 m, co stanowiło 13 do 82% ich początkowej długości. Niektórzy zbieracze materiałów historycznych wspominali o przedłużeniach jeszcze innych statków (*Piast, Robotnik / Żeromski, Sienkiewicz*), niestety nie poparli to żadnymi dowodami.

PRZEDŁUŻENIA STATKÓW BOCZNOKOŁOWYCH

Tabela

Lp	Nazwa dawna / nowa	Rok		Stocznia	Armator	L [m]		ΔL	
		budowy	przedłuż.			początk.przedłuż.	[m]	[%]	
1.	N.Aleksandria / Nowogeorgewsk	1892	1896	brak inform.	adm. wodna W-wa	21,36	31,50	10,14	47 58
2.	Goplana	1896	1904	Toruń	Ignacy Albrecht – Toruń	27,00	36,60	9,60	36
3.	Maurycy	1881	1907	Płock *	M.Fajans – Wwa	28,00	46,00	18,00	64 #
4.	Nadwiślanin	1894	1910	Płock *	T.Ż.Merkury - Płock	37,50	45,50	8,00	21
5.	Goniec	1903	1910	Płock *	Chaim Rogozik – Płock	38,00	46,50	8,50	22 ##
6.	Radom / Pilica	1898	1916	Puławy	adm.wodna Puławy	40,20	50,00	9,80	24
					FECH				
7.	Dunajec	1905	1919	Kraków	adm.wodna Kraków	20,00	30,25	10,25	51
8.	Kościuszko	1892	1921	Warszawa	adm.wodna Wwa	30,00	39,10	9,10	30
9.	Toruń	1888	1923	Toruń	adm.wodna Toruń	25,00	31,00	6,00	24
10.	Mickiewicz	1872	1923	Modlin	TZŻP – Wwa	45,00	54,90	9,90	22
11.	Mazur	1895	1923	Płock – SG	S.Górnicki - Płock	35,96	47,05	11,09	31
12.	T 1 / Kaniowczyk	1888	1924	Puławy	J.Dunin-Holecki – Wwa	55,15	62,10	6,95	13
13.	Kazimierz Wielki	1897	1925	Modlin	ZWTTIŻP-Wwa	35,80	40,70	4,90	14
14.	Fredro	1882	1925	Płock-SG	S.Górnicki - Płock	48,00	55,00	7,00	15
15.	Kraków	1894	1925	brak inform.	M.Friedmann - Wwa	38,00	46,80	8,80	23
16.	Ordon / Reduta Ordon	1888	1926	Modlin	ZWTTIŻP Wwa	38,10	50,00	11,90	31
17.	San / Bajka	1912	1926	Warszawa	ZWTTIŻP Wwa	49,80	60,00	10,20	20
18.	Sowiński	1920	1926	Puławy	Paweł Edelman-Puławy	40,00	51,10	11,10	28
19.	Wawel	1893	1928	Warszawa	adm.wodna Wwa	35,66	42,50	8,84	19
20.	J.Ks.Poniatowski / Saturn	1899	1929	Warszawa	E.Leszczyński - Wwa	45,50	59,00	13,50	30
21.	Moniuszko / Polonia	1851	**	**	Paweł Edelman-Puławy	33,40	52,00	18,60	56
22.	Eleonora	1892	1934	Płock	E.Leszczyński - Wwa	37,80	54,80	17,00	45
23.	Ekspres	1903	1934	Kraków	B.Gleiberman-Kraków	39,01	51,24	12,23	31
24.	Mars	1912	1934	Puławy	E.Leszczyński i -Wwa	47,70	62,00	14,30	30
25.	Warneńczyk / Daszyński	1903	1948	Płock	P.Ż. na Wiśle Wwa	46,50	51,31	4,81	10 35 ##
26.	Raławice	1881	1950	Płock	PŻŚródładowa Wwa	46,00	50,83	4,83	11 82 #

* przed rokiem 1937 istniało w Płocku 8 małych, prywatnych stocznii i dziś trudno ustalić, która z nich była zaangażowana w przedłużenie statku

** statek MONIUSZKO zatopiony w czasie walki z Bolszewikami pod Bobrownikami w dniu 13. 08.1920, po zakończeniu działań wojennych został odbudowany w Toruniu w latach 1920-22 i zwrócony armatorowi Pawłowi Edelmanowi. W latach 1922-1928 pływał w Pińskim Węźle Wodnym. Po powrocie na Wisłę naprawa i zmiana nazwy na POLONIA L = 52 m. Nie wiadomo czy statek został przedłużony w Toruniu, czy na Polesiu, czy po powrocie do Puław. Istnieje nawet podejrzenie że na Polesiu statek został zamieniony na inną jednostkę.

#, ## jednostki przedłużane dwukrotnie

Przedłużanie statku odbywało się według następującego schematu (na rysunku statek pasażerski *Goniec*):

1. Przecięcie zładu (stępka i wzdłużniki) w dwóch miejscach, tzn. przed przednią grodzią wodoszczelną siłowni (od strony dziobu) i za tylną grodzią wodoszczelną siłowni (od strony rufy) oraz odsunięcie dziobu i rufy na wymaganą odległość.
2. Wykonanie dwóch nowych segmentów o wymiarach (szerokość i wysokość) zgodnych z wymiarami przeciętego kadłuba, wstawienie ich w miejsce przecięcia oraz wykonanie obustronnych połączeń nitowanych.
3. Wykonanie niezbędnego poszycia, uzupełnienie brakującej części pokładu, odpowiednia przebudowa wnętrza.

Zazwyczaj wstawiano segmenty o tej samej długości. Jeśli nie stosowano tej zasady, śródkręcie statku przesunęło się w kierunku dziobu lub w kierunku rufy. Dobrze wykonane przedłużenie, to takie, które postronny widz nie powinien zauważyć, chyba że zapamiętał liczbę okien burtowych i stwierdził, że obecnie ich liczba uległa zwiększeniu. Przedłużenie należało uznać za prawidłowo wykonane, jeśli osiągnięto zamierzenia ekonomiczne bez pogorszenia warunków eksploatacyjnych statku.

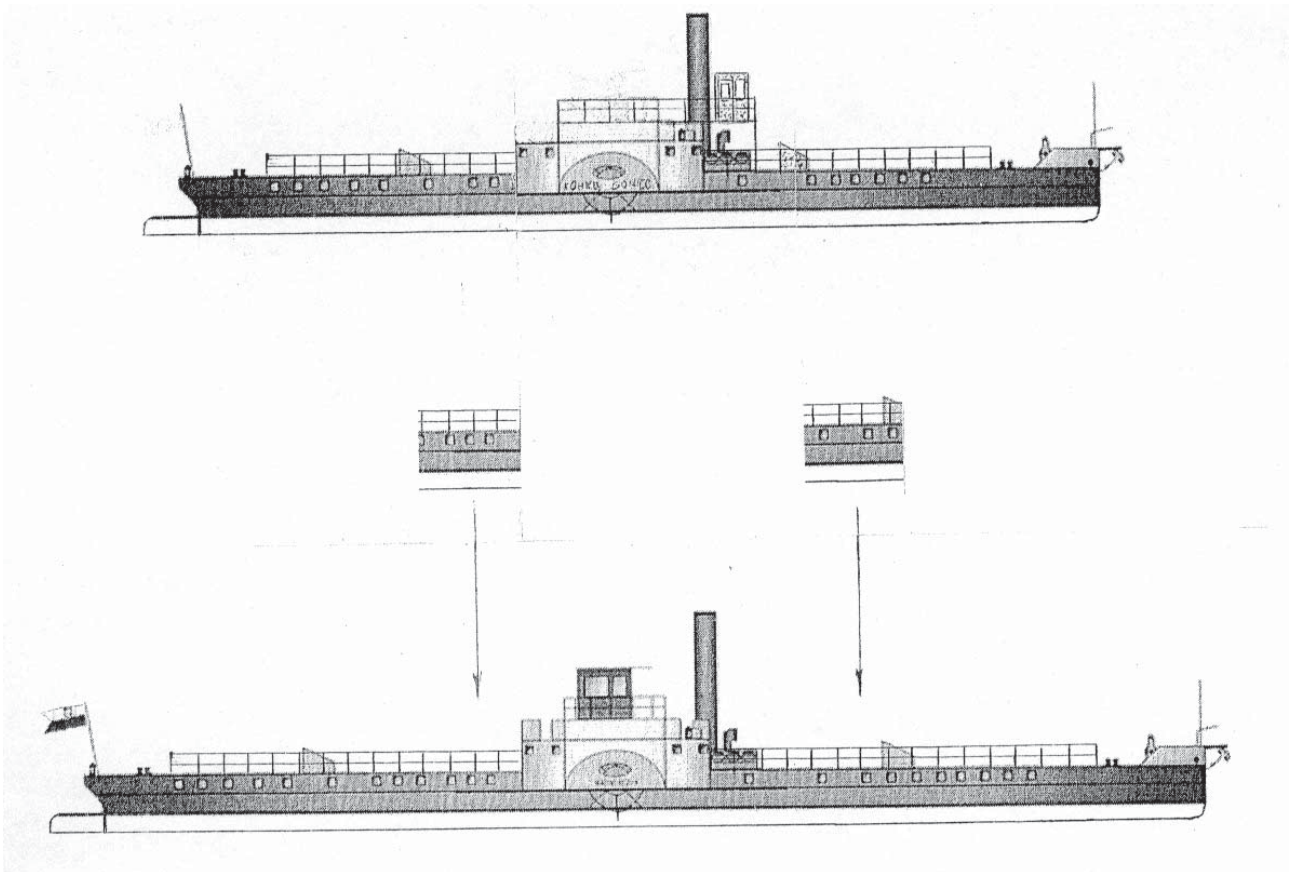
Oprócz statków przedłużonych w polskich stoczniach, w czasie okupacji znalazły się na Wiśle dwa bliźniacze statki zbudowane w Dreźnie w roku 1888, które zostały przedłużone w roku 1925 od 37,00 m do 45,60 m (Kaiser Friedrich) i 45,06 m (Graf Moltke). Pierwszy z nich miał na Wiśle zmienioną nazwę na *Kühlingsschiff Danzig*.

Po wojnie po Odrze pływał statek *Kinga/Lenino*, który w roku 1938 został przedłużony z 22,23 m do 30,12 m, a więc o 7,89 m, co stanowi 36% jego dawnej długości.

Zmiany długości statków w zakresie 0–3 m były zazwyczaj efektem drobnej przebudowy i nie wiązały się z przecinaniem kadłuba.

Tylnokołowce nie były w Polsce przedłużane, ale na naszych wodach znalazły się dwa statki przedłużone we wcześniejszych latach, a były to:

- *Oskar*, zbudowany w 1890 r., który przed rokiem 1903 został przedłużony z 49,30 do 55,00 m. W Polsce statek był użytkowany jako *Smolka* i był przed II wojną światową najdłuższym polskim tylnokołowcem.
- *Weichsel*, zbudowany w 1897 r., przedłużony w r. 1906 z 46,80 do 53,12 m, eksploatowany w Polsce jako *Warszawa*.



Oba te statki używane były początkowo jako statki holowniczo-towarowe, a przedłużenie ich miało na celu powiększenie ładowni. Oczywiście, że w przypadku tylnokołowców istniała konieczność przecięcia kadłuba tylko w jednym miejscu pomiędzy kotłownią a maszynownią.

Ponieważ 2 jednostki stanowiły zaledwie 2,5% całej zbiorowości tylnokołowców, nie są tu wyliczane żadne wartości porównawcze.

*Marek A. Michalski
prof. dr hab., kierownik
Zakładu Żeglugi Śródlądowej
Akademii Morskiej w Szczecinie.*

Kronika Bractwa

W dniu 11 września 2005 roku nasz **Brat Marian Kosicki** ukończył 70 lat. Absolwent szkoły żeglugi w Elblągu i technikum we Wrocławiu. Kapitan żeglugi śródlądowej I klasy (numer patentu 5), magister inżynier hydrotechnik, całe swe życie związał z Odrą i żeglugą. Pływanie rozpoczął na barce bez napędu, ale najdłuższy staż zaliczył na dużych holendrach jako bosman, sternik i kapitan. Pracował w Żegludze na Odrze, Navicentrum i Okręgowej Dyrekcji Gospodarki Wodnej (RDW, OZW, ZODW – w różnych okresach reorganizacji) i był nauczycielem w Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Czynnym członkiem Bractwa Mokrego Pokładu, redaguje Biuletyn „Prosto z pokładu”. Obchodzi podwójny jubileusz – okrągłą rocznicę urodzin i wydanie Biuletynu nr 25.



Stasio Ścigała

Należał do tej grupy palaczy, dla których rzućcie na palenisko „niesortu”, czyli węgla najgorszego gatunku nie przeszkadzało w utrzymaniu najwyższego ciśnienia pary w kotłach przy pracy maszyn „cała naprzód”. Nie lubił tylko pracować na holendrach (śrubowcach), a na kołowcach mógł pracować nawet na dwie zmiany.

Różnica w pracy palaczy na holownikach o tak różnych napędach była bardzo duża. Na dużych holendrach, gdzie dwa kotły były ustawione paleniskami do siebie, w czasie letnich upałów podczas szlakowania temperatura w kotłowni przekraczała 70 °C. W tym czasie na kołowcach odkrywało się całą przestrzeń nad kotłownią i występował wówczas nawet niezgorszy przewiew. Ale za to podczas niskich stanów wody, przy jeździe w górę, niemal każdego dnia palacze na postoju musieli wchodzić do tamborów. Zawsze tam trzeba było dokręcać śruby mocujące łopaty czy ciągniki przy mimośrodzie. Zdarzało się, że łopaty uległy wygięciu. Prostowanie palacze robili zazwyczaj w porcie.

Nie ma również porównania czynności bunkrowania węgla. Na holendrach przebiegało z trudem, duży kęs węgla klinował w niewielkim okrągłym otworze w ścianie do zasobni. Załoga pokładowa zmagająca się z zabunkrowaniem 60 ton węgla, a palacze umyjni „na czysto” popijali piwko w barze. Na kołowcach otwarty luk zasobni umożliwiał bardzo szybkie zabunkrowanie. Załoga pokładowa szła na piwko, a palacze siedzieli w tamborach.

Różni palacze przyzwyczajali się do różnych statków, ale Stasio wybrał kołowce. Po długich latach szufłowania, na wniosek głównego mechanika Żegluga od kołowców Bolesława Romanowskiego, Stasio awansowany został na mechanika statkowego.

Po kilku tygodniach przyszedł do pokoju kierownika obsadził załogę Mieczysława Matuszewskiego. Niski, zwalisty, o grubym karku, jak zwykle z głową lekko pochyloną do przodu patrzył

spod brwi na kierownika. Tu trzeba dodać, że lekko się jąkał w ciekawy sposób. Gdy rozpoczął mówić, w każdym zdaniu w pierwszym wyrazie pierwszą zgłoskę powtarzał dwukrotnie, a w drugim wyrazie pierwszą literę przeciągał.

– Papanie Mmmatuszewski – rozpoczął – nie chcę już tego bydłaka pilnować (to o maszynie). Mamaszynę kkkażdy przypilnuje, a chłopcy nie potrafią szufłować i utrzymać pary. Zrób mnie pan znowu hajcerem.

Tak Stasio zakończył karierę mechanika.

Pewnego razu na postoju na rejonie Głogowa załoga „Dolnego Śląska” zastawiła sieci na ryby. Oczywiście jest to czyn nielegalny. Podczas wyciągania sieci z zasadzki wyskoczyli strażnicy ochrony rybołówstwa PZW. Wszystkim uczestnikom połowu udało się zbiec, ale powolny Stasio został schwytany. Ponieważ połów był obfity, sprawę rozpatrywał sąd.

Stanisław Ścigała wszedł na salę rozpraw, zajął miejsce na ławie oskarżonych i spokojnie zapalił papierosa. Natychmiast sędzia nałożył nań karę pieniężną w wysokości 500 zł i zapytał na co przeznacza tę kwotę.

– Na wykonanie tabliczek z napisem „PALENIE WZBRONIONE” i zawieszenie na tej sali. – odpowiedział spokojnie Stasio.

Kiedy toczyła się rozprawa na zapytanie sędziego co ma na swoją obronę, Stasio swoim zaśpiewem zapytał:

– Proszę Wysokiego Sądu, jeżeli na moim podwórku pasą się kury, to czy ja mogę taką kurę złapać i zjeść?

Sędzia potwierdził, że tak.

– No to proszę Wysokiego Sądu Odra to jest moje podwórko, na którym stoi mój statek. A na tym podwórku ryby, to są jak moje kury.

Wyrok był bardzo łagodny i na dodatek w zawieszeniu. Sędzia, ubawiony całym przebiegiem rozprawy, anulował nawet karę pieniężną, nałożoną za palenie papierosa na sali rozpraw.

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. – Stocznice Wrocław i Malczyce