

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 32

Rok IV

Kwiecień 2006 r.

Wielcy Polacy – hydrotechnicy i żeglownicy

Gabriel Narutowicz (1869-1922)

Znany powszechnie jako pierwszy prezydent II Rzeczypospolitej. Wybrany na prezydenta 9.VI.1922 r, zamordowany po 7 dniach urzędowania, 16.XII.1922 r. przez endeckiego fanatyka Eligiusza Niewiadomskiego.

Do tego najczęściej ogranicza się nasza wiedza o tej wspaniałej postaci.

Gabriel Narutowicz był jednak przede wszystkim hydrotechnikiem, który wszedł do polityki. Urodził się 29 marca 1865 w Telszach na Żmudzi i upór Żmudzina cechował jego poczynania. W latach 1884–1886 studiował na uniwersytecie w Petersburgu, a w latach 1886–1891 na politechnice w Zurychu. W latach 1907–1920 był profesorem budownictwa wodnego, a następnie dziekanem wydziału tej politechniki. W tym okresie zdobył sławę kierując budową szeregu elektrowni wodnych w Szwajcarii, Hiszpanii i we Włoszech. Jednym z największych jego dzieł była elektrownia Mühleberg na rzece Aare, ówczesnie jedna z największych i najnowocześniejszych w Europie. Na jego projektach przez długie dziesięciolecie wzorowano się przy rozwiązywaniu trudnych zagadnień hydrotechnicznych i teoretycznych problemach hydrodynamiki.

W 1914 roku rząd szwajcarski delegował go do Międzynarodowej Komisji Regulacji Renu, której też w latach 1915–1920 przewodniczył.

Nie tracił kontaktu z Polską, wówczas nieobecna na mapie Europy. W czasie pobytu



w Galicji w 1911 roku zainicjował wykorzystanie energii wodnej Dunajca do elektryfikacji regionu. Jego idea została urzeczywistniona przez budowę kaskady zbiorników na Dunajcu: Czorsztyń-Niedzica, Rożnów, Czychów, a także na Sole: Porąbka, Tresna, Czaniec. W 1919 r., jako ekspert polskiego Ministerstwa Robót Publicznych opiniował plan regulacji Wisły na odcinku Warszawa–Modlin.

Po powrocie do Kraju w 1920 roku nadzorował budowę zbiornika wodnego w Porąbce, w latach 1920–1922 był prezesem Akademii Nauk Technicznych, a w roku 1921 przewodniczył Państwowej Radzie Odbudowy. Będąc ministrem robót publicznych od 23 VI 1920 do 6 VI 1922 przeprowadził reorganizację resortu i doprowadził do uchwalenia pionierskich ustaw: wodnej i energetycznej. Jako

COMIĘSIĘCZNE SPOTKANIA „BRAC'TWA MOKREGO POKŁADU”
W KAŻDY PIERWSZY CZWARTEK KAŻDEGO MIESIĄCA godz. 17.00 (bez względu na pogodę)

minister spraw zagranicznych (VI–XII 1922) był zwolennikiem zacieśnienia współpracy z Rumunią, Łotwą, Estonią i Finlandią oraz zbliżenia gospodarczego z Rosją sowiecką. Uczestniczył w wielu międzynarodowych konferencjach, które kształtowały powojenny ład Europy.

Strzały w gmachu „Zachęty” przerwały życie pierwszego Prezydenta RP, ale również pozbawiły Polskę jednego z najwybitniejszych hydrotechników Europy, w czasie kiedy jego wiedza byłaby dla kraju nieoceniona.

Janusz Bogucki

Kronika Bractwa

Niełatwo pisze się takie komunikaty. Odchodzenie od nas w dalekie przestworza jest już dawno zapisane dla każdego z nas i odwrotu nie ma, choć trudno z tym się pogodzić. Nasz konfrater **Aleksander Jastrzębski** wystartował do dorocznego narciarskiego Biegu Piastów. Przeszedł wszy-

stkie wymagane badania lekarskie. Jednak tuż po starcie upadł i już się nie podniósł. Cała Polska w telewizji oglądała to wydarzenie. Dla nas jest to wielka strata. Straciliśmy bowiem dobrego znawcę żeglugi i zwolennika otwartego muzeum techniki.

(2) Bumsztak i bumcypel

Bumsztak jest to drąg długości 4–6 m i grubości ok. 18 cm, zaopatrzony na dolnym końcu w żelazny sworzeń (najczęściej dwupalczasty) do wbicia w grunt, a na drugim końcu w drewniany, dębowy uchwyt dwuręczny, zwany w gwarze wodniackiej na Odrze „hamerem”. Bumsztak musiał znajdować się na pokładzie każdej jednostki pływającej. Najczęściej służył do utrzymywania statku w odpowiedniej odległości od nabrzeża skarpowego po zacumowaniu.

Po założeniu lin cumowniczych na brzeg, wbijano bumsztak sworzniem w dno i odpy-

chano statek, aż do odpowiedniego naprężenia lin. Wówczas owijano bumcypel „w ósemkę” na uchwycie bumsztaka, jak mówiło się: „obfajrowano bumcypel na hamerku”. W ten sposób chroniono obłó statku od ocierania się o skarpe, czy inne podwodne przeszkody.

Bumcypel jest to lina roślinna (najczęściej sizalowa) długości 11,5 m i grubości ok. 30 mm. Jeden koniec liny przytwierdzony jest za pomocą szekli do pierścienia zamocowanego na pokładzie statku. Drugi koniec swobodny owija się „w ósemkę” (fajeruje) na uchwycie bumsztaka.



Bumsztak na postoju

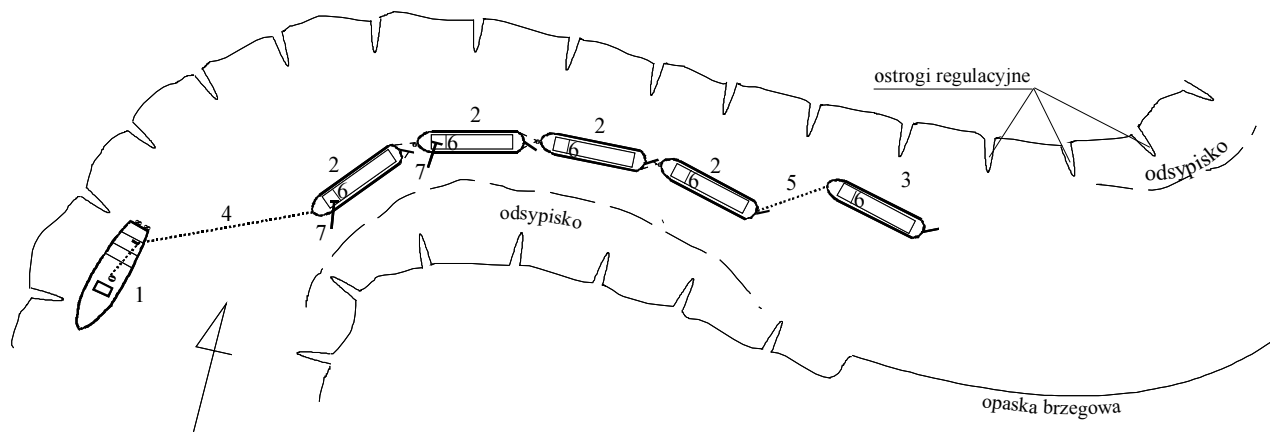


Manewry tynkocłowca w porcie

Najważniejszą rolę bumsztaki pełniły na barkach bez napędu. Służyły do nakierowania jednostki poruszającej się inercją lub z prądem wody, kiedy ster nie mógł już zapewnić pożądanej zmiany kursu. Wówczas na dziobie lub rufie rzucano bumsztak do oparcia o dno i lekko przytrzymało bumcyplem, do momentu właściwego nakierowania. W pew-

nych okolicznościach (ostre zakole, niski stan wody) w pociągu holowniczym podczas ruchu w górę rzeki, na pierwszej i drugiej barce, a nawet na wszystkich należało bumsztakować, aby odchylić barki od odsypiska.

W taki sam sposób bumsztaki wykorzystywane były na dużych holownikach kołowych przy wykonywaniu manewrów w portach.



Bumsztakowanie na barkach pociągu holowniczego idącego w górę

Należy zwrócić uwagę na:

- A. Położenie sterów bargek holowanych
- B. Pierwszą i drugą barkę, na których odbywa się bumsztakowanie
- C. Manewry ostatniej barki

1. holownik
2. barki na krótkich holach przełożonych przez blok
3. ostatnia barka ("bumel") na swobodnym holu
4. długi hol; załamanie na przechwycie - szpantale
5. hol swobodny ostatniej barki
6. pakład manewrowy (szrekbina)
7. bumsztaki podczas pracy



Bumsztak i bumcypel



Drób z barek też korzystał z bumsztaków



Bumsztakowanie przy manewrach na barce

Na barkach bez napędu, idących samospławem w dół rzeki był urządzeniem nieodzownym. Podczas pokonywania ostrego zakola bumsztakowanie wykonywało się czasami kilkunastokrotnie. „Bumsztaki wówczas trzeszczały” – a to był tylko charakterystyczny skrzyp tarcia bumcypla o hamer, jak pociągnięcie po strunach smykkiem dobrze natartym kalafonią.

W nr 31 Biuletynu przedstawiono współpracę bumsztaka z buchładą.

Marian Kosicki

Wbrew prawu ciężenia ...dwie informacje

Pierwsza – Pana Redaktora Macieja Nowaczyka („Gazeta Wyborcza Wrocław z 8 lutego br.) dotyczyła konieczności użycia lodołamaczy do kruszenia lodu na rzece. Kończy się stwierdzeniem, przedstawionym jako wypowiedź Inżyniera Janusza Boguckiego, koordynatora ds. żeglugi w RZGW we Wrocławiu: (...)wyślemy na Odrę lodołamacze do kruszenia lodu. Tak by mógł bezpiecznie spłynąć w górę rzeki.

Druga – przeczytana przez lektora („zza kamery”) jako komentarz redakcyjny (wrocławskie „Fakty” TVP3 z 26 lub 27 lutego b.r.) mówiący o tym, że prace remontowe i inwestycyjne wykonane na rzece od 1999 do 2005 r. dają nam wszystkim to, że: (cytuję z pamięci) ...jesteśmy przygotowani dziś gorzej do powodzi niż w 1997 roku”.

Bywa, że wiara czyni cuda. Ale w przypadku tych dwóch informacji jestem niedowiarkiem. Prędzej natomiast uwierzę, że:

- zwiększona pojemność powodziowa zbiorników wodnych przechwyci więcej wody szczytów fal powodziowych,
- pomoże im w tym nowoczesny system monitoringu stanu wód i ostrzegania przed powodzią, którego przed w 1997 r. nie było,
- oczyszczone i pogłębione rzeki, kanały i międzywala oraz podwyższone i wzmocnione wały przeciwpowodziowe przepuszczą więcej wody,
- **lodołamacze, które już są na Odrze skruszą w porę lód by ten (wraz z wodą) bezpiecznie spłynął z góry w dół rzeki (a nie odwrotnie „pod górę”!).**

Nieprędko uwierzę też, że dziennikarze utracą wiarę w istnienie chochlików drukarskich i zaczną autoryzować każdą wypowiedź wyciągając wnioski zgodne z prawami logiki czy powszechnego ciężenia.

kapitan „NEMO”

Nowy pomysł lub Autor!, Autor!

Na pomysł wodnych tramwajów wpadli członkowie Stowarzyszenia „Przyjazna Wyspa („Tramwajem po wodzie”, artykuł Pana Redaktora Marka Szemplińskiego, „Gazeta Wyborcza – Wrocław” z 14.03.2006 r.)

Zdaniem Redakcji naszego Biuletynu jest on godny uwagi. Tym bardziej, że na podobny pomysł wpadli również Członkowie „Bractwa Mokrego Pokładu”. Z tą różnicą, że w chwili obecnej trudno jest ustalić gdzie i kiedy gdyż było to dość dawno temu. Jeszcze przed powstaniem (zawiązaniem) rzeczonoego „Bractwa”. Nawet jeszcze przed zaprojektowaniem i zbudowaniem prototypu tramwaju wodnego dla Wrocławia – czyli pływającego do dziś (!) S.P. „Kaczuszka”. A i ponoć wcześniej o

takiej potrzebie mówiono (pisano?). Kryją to nadodrzańskie mgły historii...

W związku z powyższym Redakcja Biuletynu „Prosto z Pokładu” oczekuje od P.T. Czytelników informacji o tym, kto jest autorem „pomysłu wodnych tramwajów we Wrocławiu”. **Czytelnik zgłaszający najstarszego autora „pomysłu wodnych tramwajów we Wrocławiu” wygra konkurs, którego nagrodą będzie dowolna publikacja FOMT we Wrocławiu. Nagroda zostanie wręczona oficjalnie na jednym ze spotkań „Bractwa Mokrego Pokładu”. Nagrodę funduje autor „Studium i koncepcji funkcjonalno-przestrzennej (tramwaju wodnego) na rzece Odrze we Wrocławiu”.**

Kapitan „NEMO”

Kontynuacja rozbudowy Odry w okresie XX-lecia międzywojennego

Wybuch I wojny światowej kończył pewien istotny etap w dziejach rozbudowy rzeki. Modernizacja Odry oraz jej infrastruktury uległa wstrzymaniu lub została spowolniona. Okres ten i następujące po nim lata burzliwych przemian politycznych w Niemczech były trudnym czasem dla państwa i jego gospodarki. Wojna odbiła na Odrze swoje negatywne piętno, którymi były: podział dorzecza Odry pomiędzy nowo powstałe państwa, zmiana koncepcji zarządzania rzeką wynikająca z Traktatu Wersalskiego, drastyczny spadek masy przewozowej. Istotnym czynnikiem wpływającym na warunki uprawiania żeglugi na Odrze była zmiana geopolitycznego położenia rzeki wynikająca z Traktatu Wersalskiego. Przesunął on rzekę bliżej wschodnich granic Niemiec i udostępnił jej nurt innym państwom. Wewnętrzniemiecka rzeka rozpoczęła swój byt jako rzeka graniczna, co początkowo przyczyniło się do wzrostu wobec niej roszczeń wynikających z idei wolnej żeglugi.

Traktat przewidywał, że strategicznie ważne dla niemieckiego przemysłu rzeki będą kontrolowane przez międzynarodowe zarządy. Rzekami, które rozpoczęły swój byt jako akweny międzynarodowe były Niemen, Odra od ujścia Opawy, Łaba i Dunaj. Odrzański zarząd komisji międzynarodowej składał się z przedstawicieli Wielkiej Brytanii, Polski, Prus, Czechosłowacji, Francji, Danii, Szwecji. W jej skład weszli trzej reprezentanci Prus i po jednym z Polski, Czechosłowacji, Anglii, Francji, Danii i Szwecji. Niemcy zostały zobowiązane przez państwa sprzymierzone do oddania części swojej floty używanej na rzekach międzynarodowych na rzecz państw nadbrzeżnych. Statki te miały umożliwić korzystanie i utrzymanie w odpowiednim stanie technicznym rzek międzynarodowych.

Traktat ustalał, że Niemcy będą wydzierżawiać przez okres 99 lat nabrzeża w porcie Szczecin do bezpośredniego tranzytu towarów czechosłowackich¹.

Pomimo początkowych perturbacji okres międzywojenny był dla Odry kolejnym okresem intensywnej rozbudowy. Istotnym wyda-

zeniem był wybór optymalnego, na ówczesne warunki, sposobu dalszej regulacji Odry.

W związku z obniżeniem się w okresie suszy w roku 1922 głębokości tranzytowej poniżej ostatniego stopnia wodnego w Rędzinie do 0,5 m 30 listopada powołano specjalną komisję, której zadaniem było opracowanie najbardziej korzystnego dla żeglugi wariantu dalszej modernizacji Odry. Komisja opracowała trzy projekty dalszej rozbudowy Odry poniżej Rędzina. Pierwszy z projektów zakładał, że należy przystąpić do dalszej kanalizacji rzeki przez wybudowanie kolejnych 40 stopni wodnych na odcinku między Rędzinem a Kostrzynem. Projekt informował o niesprzyjającej urzędzaniu śluz budowie geologicznej Nadodrza na odcinku od Brzegu Dolnego do ujścia Bobru. Koszt wykonania kanalizacji oszacowano na 146 mln marek. Drugi projekt zakładał budowę wzdłuż Odry poniżej Wrocławia 293-kilometrowego kanału równoległego do Odry. Kanał ze względu na skały znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie brzegów rzeki musiałby przepływać raz z jednej raz z drugiej strony Odry. Rozwiązanie techniczne, które pozwoliłyby na przecięcie kanału z rzeką, podnosiłoby znacznie koszt jego budowy. Podstawowymi składnikami tego kosztu, oprócz skrzyżowań kanału i rzeki, miało być wykonanie 293-kilometrowego przekopu oraz wykup pasa ziemi w sąsiedztwie rzeki o szerokości 100 m, którym przebiegałby kanał. Ogólny koszt budowy oszacowano na 210 mln marek. W zaproponowanym rozwiązaniu zwrócono uwagę na dodatkowy koszt regulacji rzeki dla ekstremalnych przepływów wody na Odrze, który miał wynieść 250 mln marek. Trzecim proponowanym rozwiązaniem była budowa w dorzeczu Odry sieci zbiorników retencyjnych zdolnych do zasilania rzeki w wodę. Komisja zaproponowała trzy miejsca, w których mogłyby zostać wybudowane ogromne wodne zbiorniki retencyjne: w Otmuchowie na Nysie Kłodzkiej, w Turawie (*Kolonowskie*) na Małej Panwi, w Mietkowie (*Maniów*) na Bystrzycy. Komisja uznała, że budowa zbiorników jest najtańsza i najlepší

służąca poprawie warunków nawigacyjnych na rzece.

Rzeka z lokalnego szlaku komunikacyjnego przekształcała się w arterię posiadającą strategiczne dla całej Rzeszy znaczenie. Obecnie po ok. 180 latach administrowania rzeką, dla której inspiracją były lokalne potrzeby, prawo decydowania o losach Odry przeniesione zostało do kompetencji organów Rzeszy. Zmiana ustrojowych warunków zarządzania rzeką nie przeszkadzała w dalszej regulacji Odry, wręcz przeciwnie. Decyzje w sprawie inwestycji odrzańskich nie musiały być inicjatywami lokalnymi, co pozwoliło na skrócenie procesu ich podejmowania. Państwo po przejęciu strategicznie ważnych dla gospodarki kraju akwenów nie zaniedbywało przyjętych na siebie obowiązków. Przeznaczało na rozbudowę i budowę nowych dróg wodnych znaczne sumy. Odra w latach 30. XX w. była ważną częścią europejskich dróg wodnych, przewożono nią około 6–7% wszystkich ładunków spławianych po niemieckich drogach wodnych. Szacuje się, że przed wybuchem II wojny światowej przewozy odrzańskie stanowiły 1/6 wszystkich przewozów Rzeszy.

30 stycznia 1933 r. Hitler został kanclerzem Niemiec. Nowy kanclerz przeprowadził głębokie zmiany ustrojowe państwa. Drapieżna polityka międzynarodowa Hitlera doprowadziła do wybuchu kolejnego konfliktu światowego.

W 1942 r. żegluga odrzańska przewiozła dwa razy więcej ładunków niż w szczytowym dla odrzańskiego transportu roku 1915, tj. ponad 15 mln t. W 1944 r. załamał się front wschodni. Władze niemieckie rozpoczęły tworzenie specjalnych barier mających uniemożliwić bądź utrudnić przesuwanie się frontu wschodniego w kierunku Berlina. Jedną z nich było tworzenie na linii Odry miast-twierdz: Opole, Wrocław, Głogów. Następną niszczenie infrastruktury przemysłowej, w tym odrzańskiej

Wiosną 1945 r., kiedy wojska I Frontu Ukraińskiego marszałka Iwana Koniewa podchodziły pod Wrocław, infrastruktura odrzańska w myśl zaplanowanej przez hitlerowców akcji została zniszczona, natomiast statki odrzańskie po części posłużyły do zablokowania kanałów, portów, śluz i nurtu, inne nowsze, popłynęły w głąb Niemiec; część statków pozostała w odrzańskich portach i przystaniach. Szaleńcza polityka totalitarnego państwa doprowadziła do zniszczenia odrzańskiego dziedzictwa kulturowego budowanego przez wiele lat wysiłkiem wielu pokoleń.

Jan Pyś

¹ Art. 331, 341, 343. Traktatu pokojowego między mocarstwami sprzymierzonymi i stowarzyszonymi z Niemcami z 28 czerwca 1919, DzURzP z 1920, nr 35, poz. 119 i 200.

Przeminęło z wielką falą odrzańską...

Belfegor

Było to wówczas, kiedy pracowałem w Biurze Studialno-Badawczym Żeglugi Śródlądowej NAVICENTRUM we Wrocławiu. Pracownia miała charakter studialno-badawczy i dlatego nazywano nas badaczami pisma świętego. Na marginesie tylko chciałbym dodać, że kierownikiem pracowni był nieodżałowanej pamięci, wspaniały człowiek, nasz konfrater dr Józef Burka.

Siedziałem w pokoju m.in. z panią Marią Bzowską i Jurkiem Owsiakiem. A był to okres niezapomnianych przeżyć i nauk. Jurek uprzednio pełnił obowiązki dyrektora ekonomicznego w Żegludze na Odrze, a potem w Remontowej Stoczni Rzecznej „Odra” we Wrocławiu. Pani

Maria była niegdyś kierownikiem działu statystyki w Żegludze.

Kobieta ta, o wysmukłej postaci, ubierała się najczęściej na czarno. Miało to podobno jakiś związek z tradycją rodzinną, czy też jej tragedią osobistą. Nazywaliśmy ją – tylko po cichu – „Belfegor”, bowiem w tym czasie w telewizji nadawany był serial „Tajemnice Luwru, czyli Belfegor” z udziałem Juliet Greco i Andre Darie. Ona pasowała, wypisz wymaluj do postaci Belfegora. Panią Marię powszechnie szanowano i jednocześnie była lubiana przez wszystkich, którzy z nią choć na krótko współpracowali. Na przykład, tak bez powodu podchodziła do kogoś, po-

wiedziała mu miłe słowo lub zadała pytanie powodujące dłuższą rozmowę.

Lata 70. ubiegłego wieku zapisały się w pamięci niejednego dorosłego człowieka, obchodzeniem imienin w pełnym wymiarze. Obchodzonych oczywiście w biurze. Zwyczaj ten był również zachowywany w Navicentrum. Zdarzało się, że pani Maria potrafiła wejść do pokoju solenizanta i zacierając ręce powiedzieć: „No, chłopcze, kiedy zaczynamy?”. Natychmiast wszyscy składali wszelkie papiery, chowali książki i wygaszano lampowy „kombajn liczący” pod nazwą ISKRA. Zaczynało się robienie kanapek, parzenie kawy, nalewanie itp. Pewnego razu, jeszcze przed końcem pracy zabrakło napojów wysokoprocentowych. Pani Maria donośnym głosem przerwała toczące się rozmowy: „Najmłodszy, szybko do sklepu!”

Jurek Owskiak z kolei był człowiekiem różniącym się zdecydowanie od pozostałych mężczyzn. Jego nie interesowało kto z kim i dlaczego. Kiedy zabierał głos w jakimś temacie, było wiadome, że temat zna. Słuchali go wszyscy – koleżdy, przełożeni, do dyrektora zjednoczenia włącznie. Na naszych kilkudniowych rajdach górskich najlepiej było iść za nim. Miał tak wyrobiony krok, że potrafił zachować równe tempo na podejściu jak i schodzeniu z góry. Z nim nie męczyło się szarpaniną. Tłumaczył teksty w

dół i pod górkę w językach angielskim, francuskim i holenderskim. Tylko nie rosyjskim, jak mawiał, bo nie potrafił nauczyć się „bukw”. Ale tylko tak mawiał. Kiedy zaczął mówić po rosyjsku odczuwało się doskonale „udalenie” i bogaty zasób słów.

A najważniejsze były relacje pani Maria – Jurek. Oboje zawsze odnosili się do siebie bardzo grzecznie, z szacunkiem, słowem pełen „wersal”. Zdarzało się, że Maria z Jurkiem prowadziła gorącą dyskusję nad jakimś szczegółem opracowania. W pewnym momencie następowała ostra wymiana zdań i nagle oboje przechodzili na język francuski. Nie mogliśmy zrozumieć przedmiotu sporu, ale widzieliśmy jak temperatura stopniowo malała – dochodziło do szerokich uśmiechów. Nie ma co, to była klasa!

Dowiedzieliśmy się po pewnym czasie, że naprawdę należało mówić „pani Maria hrabina Bzowska”. Absolutny przypadek sprawił, że dowiedzieliśmy się również, iż ojciec (a może dziadek) Jurka Owsiaka był stangretem u hrabiostwa Bzowskich.

Dlaczego o tym piszę? Chcę, aby pamięć o tych wspaniałych ludziach żyła jak najdłużej. A ponadto pod wrażeniem ostatnich występów polityków! Jak stangret potrafił rozmawiać z hrabiną!

myk



**Wpłacając 1% podatku dochodowego na rzecz
Fundacji Otwartego Muzeum Techniki
wspierasz ochronę
dziedzictwa cywilizacyjnego Polski**

Konto Fundacji Otwartego Muzeum Techniki:

06 1020 5226 0000 6002 0200 2244

Na dowodzie wpłaty prosimy wpisać: imię i nazwisko oraz adres wpłacającego, kwotę dokonanej wpłaty, nazwę Fundacji oraz tytuł wpłaty: "Wpłata na rzecz organizacji pożytku publicznego". Pokwitowanie wpłaty prosimy zachować.

Korespondencje prosimy kierować na adres: Marian Kosicki, tel. dom. 071 32 145 86, kom. 506 814 245
H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbtor@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