

Marian Kosicki

LEKSYKON
ODRZAŃSKI

Nazwy i urządzenia, które wyszły z użycia



***Pierwszy zamysł 03.03.2005
na spotkaniu BMP (W. Samuel)***

Pamięci moich Kolegów od kapitana do palacza, którzy przeżyli ciężką, ale jakże wspaniałą przygodę życiową na dużych holownikach odrzańskich w latach 50. i 60. XX w. Chylę czoło przed palaczami na dużych holendrach, którzy w niesamowicie ciężkich warunkach potrafili zawsze utrzymać ciśnienie robocze pary w kotłach.

**Przez wiatr i deszcze, przez mgiel opary,
poprzez mielizny i głębin gładzie,
w stukach maszyny i świstach pary
nas szlak żeglowny w życie prowadzi.**

*„Legendsy odrzańskie”
H/P „Perkun” 1958*

Marian Kosicki
LEKSYKON ODRZAŃSKI

Nazwy i urządzenia, które wyszły z użycia



Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

H/P „Nadbór” Wrocław2007 

Słowo wstępne

Pomysł ułożenia Leksykonu narodził się na jednym z comiesięcznych spotkań Bractwa Mokrego Pokładu działającego na jedy-
nym ocalałym holowniku parowym H/P *Nadbór* przy Fundacji
Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu. Wówczas to pokaza-
łem fotografię przedstawiającą konstrukcję drewnianą nad pierwszą
ładownią barki holowanej i zadałem pytanie o jej nazwę. Nagrodę
stanowiła duża lampka koniaku stojąca na widocznym miejscu. Mi-
mo, że było kilka osób, które zaliczyło dość długi staż pływania nie
potrafiło na nie odpowiedzieć. Nagrodę spożytkowałem więc sam.
Była to *szrekbina* tj. prowizoryczny pokład do bumsztakowania w
celu nakierowania płynącej barki. Szczególnie przydatny był pod-
czas uprawiania żeglugi samospławem, gdy groziło wejście na mie-
liznę. W pociągach holowniczych idących w górę rzeki podczas
pokonywania ostrych zakoli, gdy zaistniało zagrożenie wejścia barek
na odsypisko.

Swego czasu mimo woli byłem świadkiem wynurzeń mecha-
nika na BM-500, który opowiadał, że przeżywał dużą radość ogląda-
jąc podczas mijania dostojnie płynące wielkie holowniki parowe cią-
gnące za sobą barki. Innym razem pewien kapitan pchacza mówił
mi, że pociągi holownicze oglądał na fotografiach, a ich sposób że-
głowania zna z opowieści. Jedno życie, a tyle zmian. Zmiany w
technice nastąpiły tak szybko i poszły tak daleko, że można jedynie
lapidarnie określić - od cukrowej waty do lotów w kosmos.

Te trzy przypadki uświadomiły mi właśnie jak szybko na Od-
rze nastąpiły zmiany w systemach uprawiania żeglugi. Do roku 1945
w dół rzeki barki płynęły samospławem i był to najtańszy środek
transportu. Na Odrze od Wrocławia holowniki przede wszystkim pa-
rowe szły luzem. W górę rzeki tworzone były pociągi holownicze.
Holowanie w dół miało miejsce tylko w wypadkach, gdy zachodziła
potrzeba szybkiego przetransportowania specjalnego ładunku. Po
1945 r. oczyszczony w minimalnym stopniu szlak żeglowny ze
względu na bezpieczeństwo jednostek pływających spowodował ko-
nieczność holowania barek w dół jak i w górę rzeki. Innym czynni-
kiem wymuszającym ten system uprawiania żeglugi była mała ilość
jednostek pływających w stosunku do potrzeb przewozowych. Taki
system utrzymywał się przez lata. Wreszcie wodowanie w 1959 roku
pierwszej barki motorowej typu BM-500 zwiastowało nadejście no-
wej ery - systemu samobieżnych jednostek transportowych. Era pa-
rowców i pociągów holowniczych dobiegała końca. Przypięceto-

waniem jej była budowa pierwszego zestawu pchanego typu „Tur”. Wraz ze zmianą systemu pewne urządzenia stawały się zbędne, a ich nazewnictwo oraz wykonywane niegdyś czynności zacierały się w pamięci dzisiejszych żegludowców. Stąd narodził się zamiar zachowania nam wszystkim i naszym następcom terminologii, która już przebrzmiała.

Nie jest moim zamiarem dokonania przeglądu i omówienia nazewnictwa w całej długiej historii żeglugi rzecznej. Jest to ponad moje skromne możliwości. Chcę tylko pokazać w odniesieniu do Odry te urządzenia, które sam obsługiwałem, nazewnictwo, którego używałem, a które w działaniu współczesnej żeglugi nie istnieją lub są echem minionej epoki żeglugi parowej i wielkich holowników.

W trakcie zestawiania nazw zwracałem się do kolegów o pomoc w odtwarzaniu nazw, gdyż każdy ma inną pamięć i jak to się mówi - inaczej pamięta. Wówczas to namawiano mnie, abym zakres leksykonu rozszerzył na całą polską żeglugę śródlądową. Już pierwsze porównania wykazały, że stanąlbym przed ogromem zadania, którego nie byłbym w stanie wykonać. Żegluga na Odrze i na Wiśle rozwijała się w innych uwarunkowaniach etnograficznych, w innych przedziałach zlewni i wreszcie w innych stopniach rozwoju technicznego. Z tego powodu powstawały inne, odpowiednie do regionu tradycje i nazewnictwo, choć w wielu wypadkach pochodziły prawdopodobnie z jednego źródłosłowu. Przykładem tego niech będzie określenie bocznego pokładu na barce bez napędu. Na Odrze używa się nazwy *sztrenger* lub *sztrynger*, na Wiśle zaś *szandekel*. Z powyższych powodów ograniczam się do mojej Odry i mojej służby dla niej. Przynajmniej chciałbym zachować w pamięci mojego pierwszego kierownika statku towarowego tj. z plauerki na którą wszedłem w basenie Nr I portu Koźle w 1953 roku. Była to Ż-7404 (cet fir und zibciś nul fir), a shiftsfirer nazywał się Fesser Paul. Serdecznie wspominam również kapitana dużego holendra „Żywija” Lysego Petera, który w 1955 roku, w moim tak młodym wieku 20 lat zrobił mnie sternikiem jeszcze przed odbyciem służby wojskowej.



Leksykon odrzański

Słowa, które mijają



LEKSYKON ODRZAŃSKI

Nazwy i urzędnienia, które wyszły z użycia

Tak został ostatecznie sprecyzowany zamysł Witolda Samuela, który zaproponował na spotkaniu Bractwa Mokrego Pokładu w dniu 03.03.2005 r. Pomysł ten został przyjęty z du-

żym uznaniem. Aby doszło do realizacji musiało upłynąć trochę czasu, trzeba było wszystko przemyśleć. Nie jest to takie proste, jak wyglądało po rzuceniu hasła. Pierwsze próby zostały już dokonane poprzez publikacje w Biuletynie „Prosto z pokładu”. Jak dotychczas brak jest jakichkolwiek uwag na przedstawiany temat. W tym momencie należy przypomnieć maksymę:

>każdy inaczej pamięta<.

Ponieważ wiele określeń nie znajdowało się w oficjalnej terminologii, a nawet w publikacjach, trudno być pewnym przedstawionej interpretacji. Dlatego każda uwaga może mieć duże znaczenie. Każda opinia może zadecydować, czy warto pracować dalej nad tematem.

Z góry za wszystko dziękuję

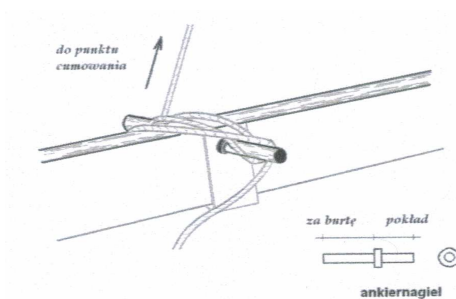
Marian Kosicki



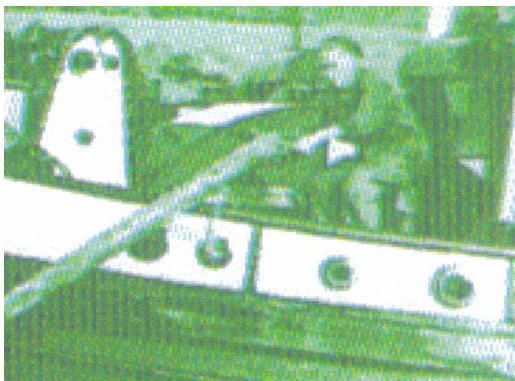
Fundacja Otwartego Muzeum Techniki
H/P „Nadbór” Wrocław
2007

Ankiernagiel -

Drażek burtowy o kształcie stalowej rury z kołnierzem. Przekładany przez kluzę burtową (przewłokę) w fałszburcie (nadburciu) służy do chwilowego lub dodatkowego zacumowania, czasami przycumowania łodzi, albo podwieszenia kotwicy. Nazwa wywodzi się z odległych czasów, gdy windy kotwiczne nie istniały lub nie były w powszechnym zastosowaniu, a była konieczność posiadania kotwicy gotowej do natychmiastowego użycia.



Przykład zastosowania ankiernagla do cumowania.



Przewłoki w fałszburcie. Na fotografii jedna z przewłok wykorzystywana jest do przełożenia bumcypla niezbędnego do bumstakowania.

Baken, pława -

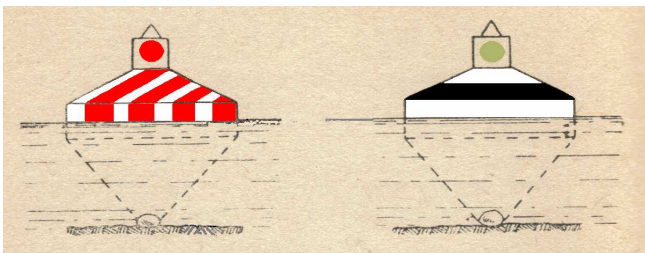
Znak nawigacyjny pływający stosowany do wyznaczania szerokości szlaku żeglownego. Lewa skrajnia szlaku żeglownego oznakowana jest bakenami stożkowymi koloru zielonego, prawa strona walcowymi koloru czerwonego.

Przepisy żeglugowe z 1952 r. przez słowo **baken** określały dwa rodzaje znaków. Ciekawostką stanowi nazywanie znaków brzegowych w postaci tarcz kwadratowych skierowanych narożnikiem w dół oznaczających zbliżanie się lub oddalanie szlaku żeglownego od brzegu rzeki **bakenami brzegowymi**. Również Lambor w „Locji rzecznej” używa tego określenia.

Znak nr 1

lewa strona (lewy brzeg)

prawa strona (prawy brzeg)

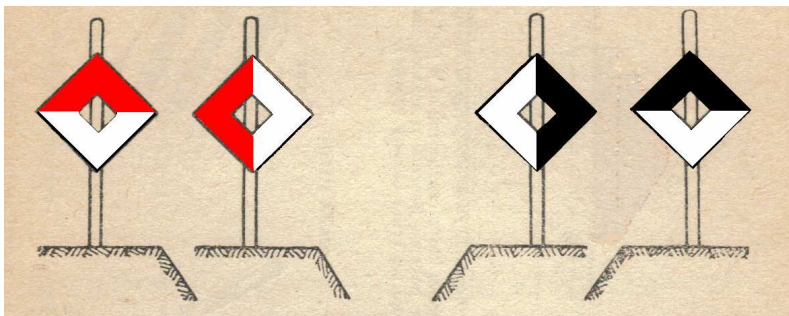


strona lewa szlaku żeglownego - baken biały z czerwone pasy ukośne
stronę prawą szlaku żeglownego. baken biały z czarnym pasem poziomym

Znak nr 3

lewa strona (lewy brzeg)

prawa strona (prawy brzeg)

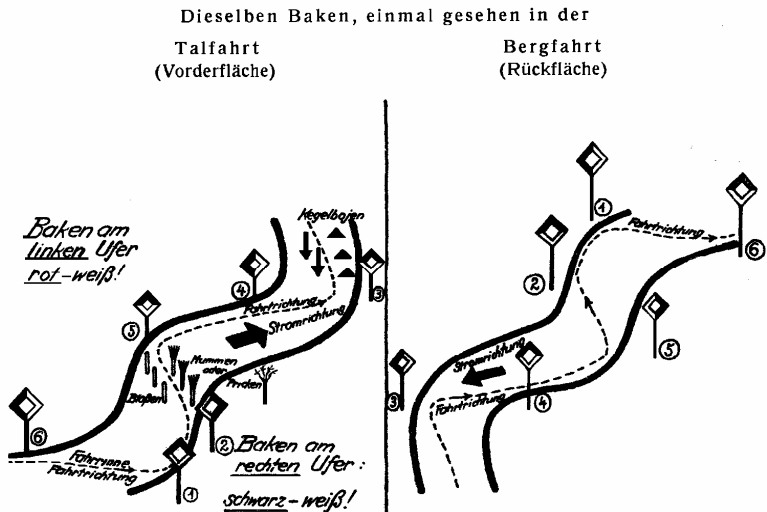


Baken brzegowy w postaci tarczy kwadratowej skierowanej narożnikami w dół oznaczający zbliżanie się lub oddalanie się szlaku żeglownego.

Tarcze lewobrzeżne malowane kolorem czerwono-białym, tarcze prawobrzeżne kolorem czarno-białym.
 Pionowy podział kolorów tarczy oznacza oddalanie się szlaku żeglownego, poziomy podział kolorów - zbliżanie się szlaku żeglownego.

Pierwsze polskie przepisy o uprawianiu żeglugi spławu na śródlądowych drogach wodnych z 1934 r. nie przewidywały bakenów brzegowych. Z kolei przepisy po omawianych tu z 1961 r. już nie przewidują ich zastosowania.

Przepisy żeglugowe z 1952 r. były pierwszymi przepisami wydanymi po II wojnie światowej. Wówczas to we władanie polskie weszła nowoczesna droga wodna, jaką była Odra. Na początku odbywała się nauka wykorzystania urządzeń hydrotechnicznych dla żeglugi oraz zbiorników retencyjnych do alimentacji drogi wodnej. W tym czasie zachodziła też potrzeba stworzenia nowych prawideł oznakowania i ruchu statków. Można domniemać, że u podstaw wprowadzenia pojęcia „baken brzegowy” leżała literatura niemiecka. Oto przykład oznakowania szlaku żeglownego podany przez F. Hapkego w podręczniku do podnoszenia kwalifikacji zawodowych w budownictwie wodnym z 1943 r.



Z notatek sporządzonych odręcznie przez pracownika Państwowego Zarządu Wodnego we Wrocławiu w 1948 r. J. Poleńskiego wynika,

że proponowane było określenie „tablica”, ale zwyciężyła oryginalna dla ówczesnych prawodawców nazwa „baken brzegowy”.

Bager, draga -

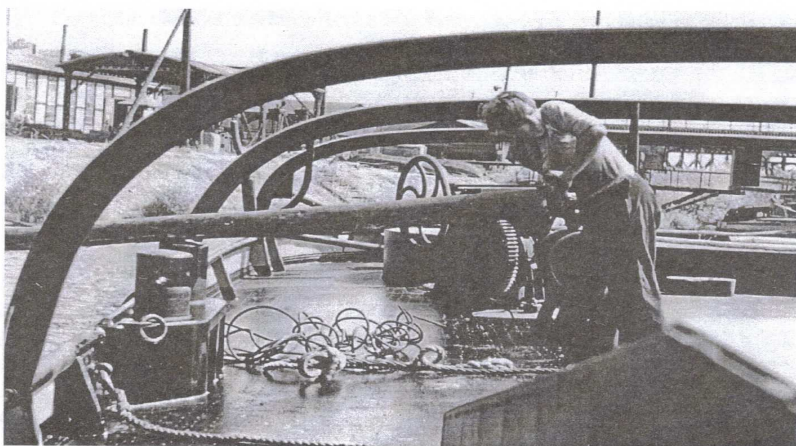
Statek techniczny z urządzeniami służącymi do wybierania ziemi z dna, pogłębiania szlaku żeglownego na drogach wodnych, napędzana silnikiem parowym lub spalinowym. Pogłębiarki używane są również do budowy kanałów, basenów portowych, zbiorników wodnych i wydobywania kruszywa do celów przemysłowych z dna rzeki. Obecnie do napędu urządzeń pogłębiających stosowany jest wyłącznie napęd spalinowy, czasami elektryczny. Rozróżniamy trzy podstawowe rodzaje pogłębiarek: kubłowe (wiloczerpakowe), ssąco-refulujące i chwytakowe. Określenie *bager* używane jest błędnie do pogłębiarek wszystkiego rodzaju; stosowane bywa jako gwarowy skrót na urządzenie pogłębiające. Powinno odnosić się do pogłębiarek kubłowych lub chwytakowych.

Bagrowanie, roboty bagrownicze -

Pogłębianie, zbieranie warstwy materiału dennego w zbiornikach i na płycznach rzek celem powiększenia głębokości oraz budowa kanałów, basenów portowych, zbiorników wodnych. Hasło to zamieszcza się ze względu na to, że aktualnie na Odrze nie prowadzi się robót bagrowniczych dla poprawy głębokości tranzytowych szlaku żeglownego.

Bigel -

Pałak holowniczy. Stalowy pałak przebiegający od burty do burty, prostopadle do diametralnej (osi symetrii) statku, chroniący linę holowniczą od zahaczania o nadbudówki i przedmioty na pokładzie, jak również ochrony ludzi znajdujących się na pokładzie od uderzenia liną holowniczą.

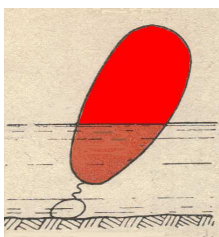


Na dużym holendrze marynarz bumsztakuje pod osłoną bigli - pałąków holowniczych.
Zimowisko Osobowice I.

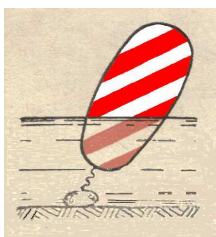
Bober -

1) Znak nawigacyjny na śródlądowych drogach o kształcie „jajowatym” do oznakowania przeszkód podwodnych na szlaku żeglownym wprowadzony w roku 1952, jako usankcjonowanie zastanych po roku 1945 na Odrze istniejących znaków.

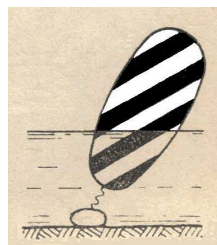
Znak Nr 6 Bober



A



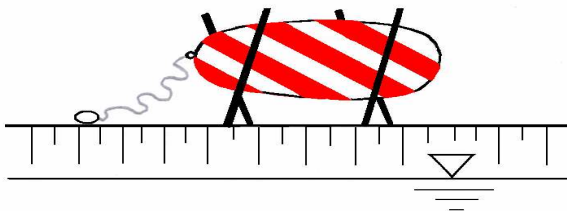
B



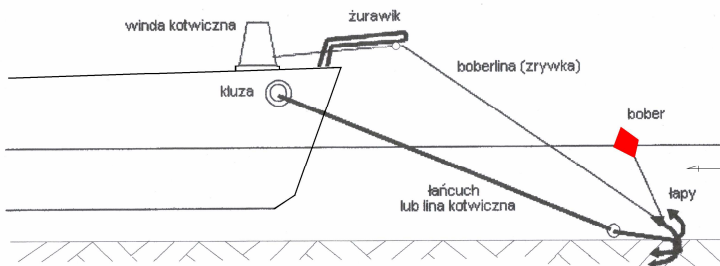
C

- A/ bober czerwony oznacza przeszkodę leżącą w samym nurcie i umieszczony nad przeszkodą, którą można mijać z obu stron;
- B/ bober czerwono-biały oznacza przeszkodę leżącą po lewej stronie szlaku żeglownego;
- C/ bober czarno-biały oznacza przeszkodę leżącą po prawej stronie szlaku żeglownego.

2) Bober o odpowiednim kolorze dla określonego brzegu, układany był na opaskach brzegowych na krzyżakach, nazywany „prosiakiem”. Podczas przyboru wody unosił się samoczynnie i funkcjonował jako pływający znak nawigacyjny



3) Bojka kotwiczna, zamocowana do kotwicy linką (boberliną), wskazująca miejsce położenie kotwicy na dnie; w wypadku zerwania łańcucha lub liny kotwicznej ułatwia odnalezienie i podniesienie kotwicy.



Urządzenia kotwiczne

Boberlina -

Linka stalowa grubości 8-10 mm służąca do zamocowania bobra do kotwicy. Długość linki min. 3 m, zależna od głębokości występującej na szlaku żeglownym. Normalna długość wynosi 1,5x występujących największych głębokości na szlaku żeglownym.

Bojla -

Wgniecenie poszycia burty na skutek zderzenia z innym statkiem lub z urządzeniem brzegowym.

Bombowiec -

Holownik motorowy, dwuśrubowy, mocy 500 KM (2 x 150 KM) Wola 3D6. Długość 21,81 m, szerokość 5,46 m, zanurzenie 0,98 m. Pierwsze holowniki do eksploatacji przekazano w 1956 r.

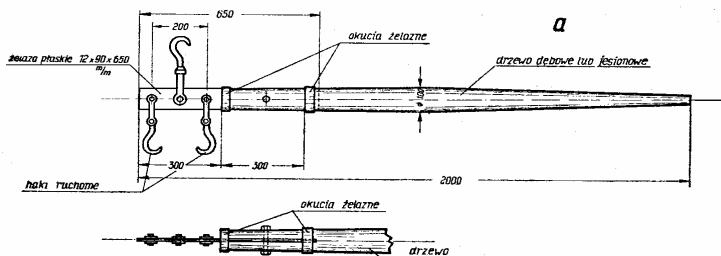
Serię 22 szt. zbudowano w stoczni Głogów. Przekazano dla Odry 5 szt, gdzie przyjęły nazwę typu *Witostaw* i były eksploatowane na trasie długiej Wrocław - Szczecin holując w dół 5 barek, a w górę 2. Były to: *Jarostaw*, *Mieczysław*, *Sobiesław*, *Witostaw*, *Władysław*, *Sobiesław*. Dalszych 13 szt. przekazano do Bydgoszczy i do Gdańska. Eksportowano 2 szt. do Rumunii drogą lądową i 2 szt. drogą morską do Wietnamu. Holowniki pierwsze z serii miały przewody wydechowe od silników wyprowadzone za burty do wody. Nagromadzone spaliny miarowo wyzwalając się z wody powodowały charakterystyczny dźwięk przypominający głos przelatującego ciężkiego bombowca o napędzie śmigłowym. Stąd nazwa *bombowiec* holownika tego typu.

Brecha, sztanga - (?)

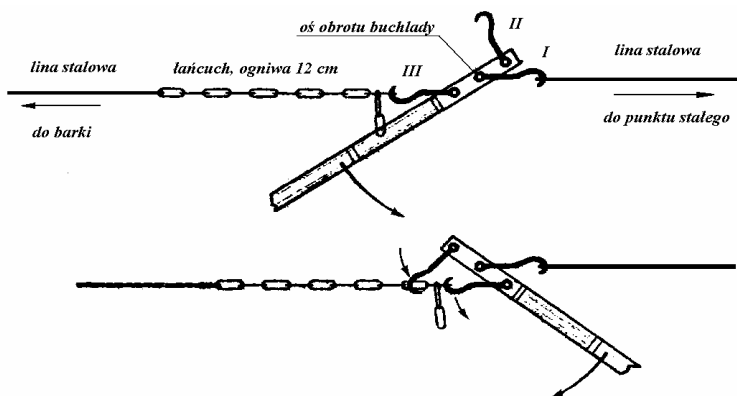
Stalowy pręt stosowany w kotłowni. Na jednym końcu spłaszczony, na drugim zawinięty w owalny pierścień jako uchwyt, służący do odrywania od rusztu paleniska szlaki (żużla) celem poprawienia dopływu powietrza od dołu do paleniska oraz przesuwania żaru węglowego podczas szlakowania.

Buchlada -

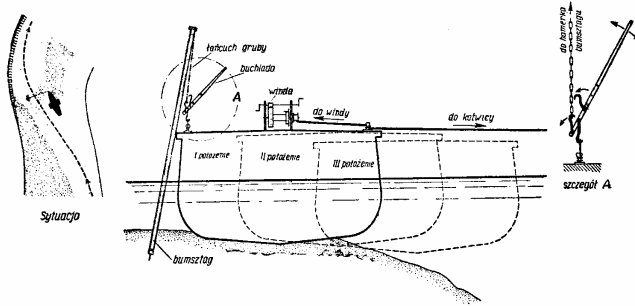
Urządzenie stosowane wyłącznie na śródlądowych drogach wodnych do spychania (tzw. „kantowania „) statku z mielizny. Jest to dźwi-



gnia w postaci dwumetrowego drąga drewnianego grubości 10 cm, okutego na końcu grubym płaskim żelazem, z trzema hakami, rozmieszczonymi w odstępach 10 cm naprzemianlegle. Hak pojedynczy jest umocowany do stałego punktu, np. do polera, za pomocą liny stalowej, natomiast dwa haki przeciwnieległe przy wykonywaniu ruchu wahadłowego drągiem zaczepiają się kolejno o ogniwa grubego łańcucha. Wskutek tego łańcuch, a z nim i statek, który jest do niego przytwierdzony za pomocą liny, ulegają systematycznemu przeciąganiu, powoli, po jednym ogniwie. Urządzenie często używane były w połączeniu z bumsztakiem przy „kantowaniu” statku który ugrzązł na piasku (mieliźnie). Sposób ten polega na uniesieniu statku jedną burzą w górę za pomocą buchłady i zawieszeniu go na bumsztaku. Po opuszczeniu z bumsztaka statek opada w dół, ale nie w pierwotne położenie, lecz nieco dalej, na głębszą wodę. Mówiło się wówczas w gwarze wodniackiej, że statek został „przekantowany” albo „obalony” na głębszą wodę. W operacji tej stosowano również tzw. buchowanie. Polegało to na podnoszeniu statku z jednej burty przy pomocy buchłady, z drugiej burty przeciąganie za pomocą windy i przewieszionej na odległość kotwicy.



Praca buchłady



Buchtowanie statku z mielizny

Buchta, gruba -

1. Brzeg wklęsły na zakolu rzeki, gruba.
2. lina zwinięta (sklarowana) w krąg, lina zbuchtowana.



Buchtowanie liny

Buczek -

Przyrząd dźwiękowy na statkach, latarniach morskich i pławach; również samo urządzenie służące do nadawania sygnałów dźwiękowych, nazywane czasami syreną okrętową. Również sygnały buczków okrętowych nadawane są przez mechanizm uruchamiany sprężonym powietrze lub parą. Mosiężne bucuki na parowcach w formie pionowo ustawionego cylindra podczas nadawania sygnału wydziełały kłęby pary. W zależności od wysokości (ok. 50 cm) i średnicy

(do 25 cm) oraz elastyczności wewnętrznej membrany posiadały charakterystyczny, właściwy dla konstrukcji dźwięk. Wysoki i cienki buczer - głos piszczałkowy; niski i gruby - głos basowy. Zasięg zwykle był daleki, dochodzący do kilku kilometrów. Po tym charakterystycznym dźwięku rozpoznać można było jaki statek nadaje sygnał. Nadawane sygnały można było modulować. Od wstępnego głośniego wypuszczenia pary, poprzez narastanie dźwięku, aż do pełnego brzmienia. Zakończenie mogło następować nagle lub z powolnym zanikaniem dźwięku. Modulowanie (zależne od osobowości nadającego) wykonywano przy nadawaniu sygnałów informacyjnych. Szybkie powstawanie i urywanie dźwięku odbywało się podczas prowadzenia różnych akcji jak ściąganie z mielizny, kotwiczenie itp. Chyba tylko dziewczyny z Nowej Soli poprzez znajomość charakterystycznych dźwięków wiedziały kiedy wyjść nad brzeg na powitanie chłopców ze znanego statku.

Budykier -

Sklep pływający zaopatrujący załogi statków w towary, głównie żywność i artykuły codziennych potrzeb.

Bumcypel -

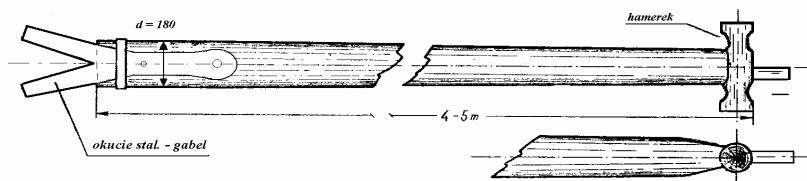
Lina roślinna (najczęściej sizalowa) długości 1÷1,5 m i grubości ok. 30 mm. Jeden koniec liny przytwierdzony był za pomocą szekli do pierścienia zamocowanego w nadburciu lub do pokładu statku. Drugi koniec swobodny owijany był „w ósemkę” (fajerowany) na uchwycie bumsztaka (hamerku).

Bumel -

1. Odbijacz ręczny zaburtowy wystawiany podczas manewrów statku w celu złagodzenia uderzenia o burtę innego statku lub o budowlę (ścianę komory śluzowej, nabrzeże pionowe, dalbę itp.).
2. Ostatnia barka w pociągu holowniczym idącym w górę rzeki. Jeżeli pociąg holowniczy składał się z więcej jak trzech barek, formacja ustawiona była następująco: pierwsze trzy barki połączone (skupowane) na krótkich linach holowniczych. Ostatnia barka idąca na długim holu sterowana była samodzielnie, wspomagając „odciąganie” pociągu holowniczego od odsypiska na zakolu. Ponieważ zdarzało się, że sterowanie nią było niestarannie, płynęła zygzakując od skraju do skraju szlaku żeglownego, narażając się na uderzenie o mieliznę, brzeg czy mijane statki. Stąd nazwa bumel - odbijacz.

Bumsztak -

Drag długości 4-6 m i grubości ok. 18 cm, zaopatrzony na dolnym końcu w żelazne dwupalczaste okucie zwane „gabel” do wbicia w grunt, a na drugim końcu w drewniany, dębowy uchwyt dwuręczny, zwany w *hamerem*”. Bumsztak musiał znajdować się na pokładzie każdej jednostki pływającej. Najczęściej służył do utrzymywania statku w odpowiedniej odległości od nabrzeża skarpowego po zacumowaniu na dłuższy postój. Po założeniu lin cumowniczych na brzeg, wbijano bumsztak sworzniem w dno i odpychano 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 obło statku od ocierania się o skarpe, czy inne podwodne przeszkody.



Bumsztak

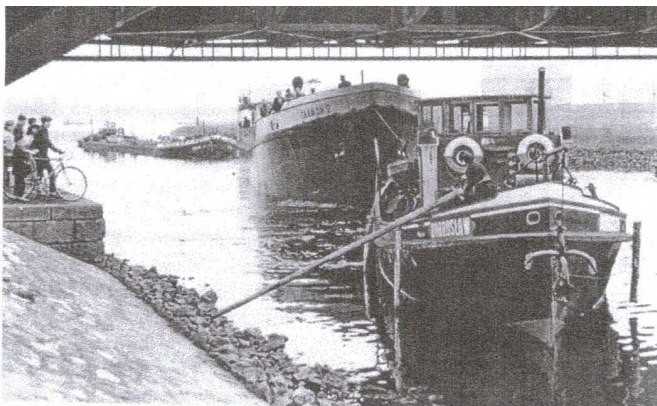
Bumsztakowanie -

Korygowanie kierunku ruchu statku (naprowadzanie) przy pomocy bumsztaka. Bumsztakowanie odbywało się przy małych prędkościach np. podczas odrzucania statku od mielizny, dobijania do brzegu, ale również na odstawieniu statku od brzegu na dłuższy postój.

Najważniejszą rolę bumsztakowanie pełniło na barkach bez napędu. Służyły do nakierowania jednostki poruszającej się z inercją lub z prądem wody, kiedy ster nie mógł już zapewnić pożądanej zmiany kursu. Wówczas na dzio-

bie lub rufie rzucany był bumsztak do oparcia o dno i lekko przytrzymywało bumcyplem, do momentu właściwego nakierowania. W pewnych okolicznościach (ostre zakole, niski stan wody) w pociągu holowniczym podczas ruchu w górę rzeki, na pierwszej i drugiej barce, a czasami nawet na wszystkich barkach trzeba było bumsztakować, aby odsunąć barki od odsypiska. Mówiło się: „bumsztaki wówczas trzeszczały” - a to był tylko charakterystyczny skrzyp tarcia bumcypla o hamer, jak pociągnięcie po strunach na fałszywą nutę smykkiem dobrze nartartym kalafonią. W taki sam sposób bumsztaki wykorzystywane były na dużych holownikach, głównie kołowych przy wykonywaniu manewrów w portach.

Na barkach bez napędu, idących samosplawem w dół rzeki był urządzeniem nieodzownym. Podczas pokonywania ostrego zakola bumsztkowanie wykonywało się czasami kilkunastokrotnie.



Holownik motorowy „Dobroślaw” podchodzi do brzegu zabezpieczając się bumsztakowaniem od uderzenia dnem o narzut kamienny. Na holu zbiornikowiec „Taawon” zbudowany w Stoczni Zacisze z przeznaczeniem do Egiptu. W głębi barka holowana w celu nakierowywania rufy zbiornikowca. Górny awanport służy Różanka



Bumsztakowanie na barce holowanej celem naprowadzenia do śluzy.
Ze zdjęcia można stwierdzić, że jest to mała plauerka (cyfra 7) i że pociąg holowniczy idzie w górę, ponieważ na dziobie podwieszono są dwie kotwice.

Buna -

Ostroga, tama poprzeczna, nazywana niewłaściwie główką - budowla regulacyjna, tama wysunięta od brzegu, której zadaniem jest ochrona brzegu przed rozmywaniem (brzeg morza lub rzeki) oraz koncentracji koryta rzeki w celu zwiększenia głębokości.

Cypel -

1. Język rozdzielczy oddzielający port lub kanał śluzowy od rzeki.
2. Skrótowe określenie \Rightarrow bumcypla

Dampfer -

Parowiec, statek parowy, w dawniej polszczyźnie parostatek. Określenie to na Odrze używano również często w odniesieniu do holowników w ogóle, gdyż pierwsze holowniki posiadały napęd parowy, a holowniki o napędzie motorowym były przez długie lata w znacznej mniejszości.



Typowy dampfer - holownik parowy dla Odry na trasie Koźle-Wrocław. Połączenie Kanału Nawigacyjnego z Odrą poniżej Portu Miejskiego, a powyżej kolejowego mostu Poznańskiego.

Dychtować -

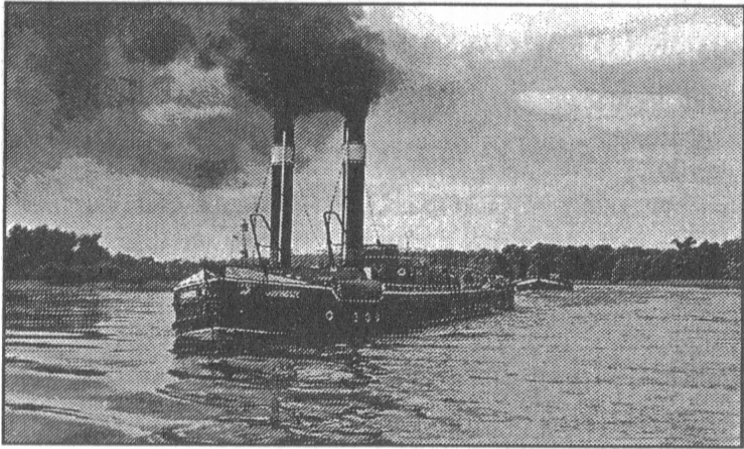
Uszczelniać drewniane dno barki. Wiele barek posiadało konstrukcję mieszaną tj. burty, pokład, wręgi i denniki stalowe, natomiast dno drewniane z bali grubości ok. 10 cm. Po wyciągnięciu na pochylnię uszczelniano rozpoznane wcześniej miejsca przecieków (prześiąków) wody czy powstałe powiększenie szpar między dylami na skutek długotrwałego postoju na pochylni. Jako materiał uszczelniający stosowano pakuły nasączone olejem, które po wciśnięciu w szczeliny pokrywano gorącą smołą.

„Dymi jak Bolko”

Na przełomie lat 1940/50 państwo wprowadziło tzw. „System O” (czyli system oszczędności). W ramach tych działań na statki żeglugi zaczęto przydzielać węgiel gorszego gatunku. Bywało, że w pojemności zabunkrowanego węgla było 10÷15% piasku. Szczególny rodzaj węgla zabunkrował Bolko I, późniejsza nazwa Sudety. Na całej trasie widać było wysoki pióropusz dymu. Ilekroć więc z jakiejś przyczyny parowiec mocno zadymił mówiło się „dymi jak Bolko”.



Przybliżony obraz jak dymił Bolko (Sudety), bliźniak Dolnego Śląska przez cały czas spalania niesortu



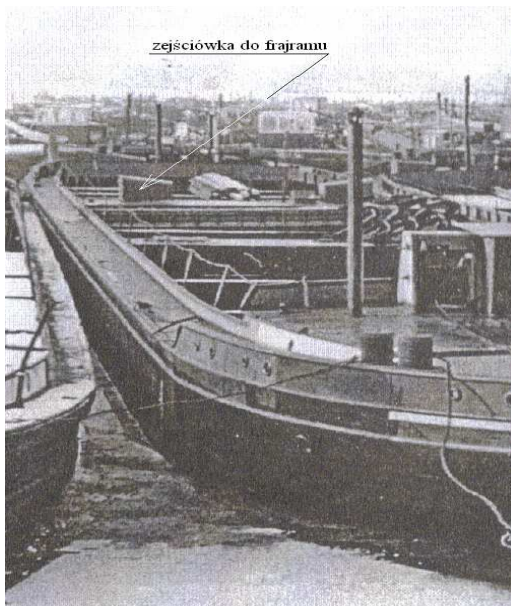
Tak dymił *Bolko* (*Sudety*), bliźniak *Karkonoszy* przez cały czas spalania niesortu

Fajerować -

Owijać linę cumowniczą na polerach (pachołach cumowniczych) w celu zahamowania lub zatrzymania ruchu statku np. przy wchodzeniu do komory śluzowej, zamocowania na postój przy nabrzeżu, przy innym statku itp. Fajerowanie oznaczało również owijanie bumcyła na uchwyt (hamer) bumsztaka. (Podobnie jak na ankiernaglu.)

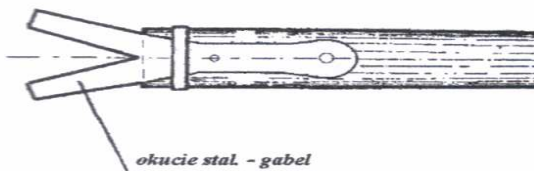
Frajram -

Magazynek lub pomieszczenie załogowe na barce bez napędu zlokalizowane pomiędzy ładowniami.



Gabel -

Dwupalczaste okucie stalowe na końcu bumsztaka. Podczas wykonywania czynności bumsztakowania, tj. korygowania ruchu przy manewrowaniu statkiem „rzucano” bumsztak za burtę. Okucie wgłębiało się w grunt powodując opór bumsztaka o dno i po zafajerowaniu odrzucało dziób lub rufę o pewną odległość w odniesieniu do



kierunku ruchu statku.

Hajcer -

Palacz na parowcu, statku o napędzie parowym.

Hak holowniczy -

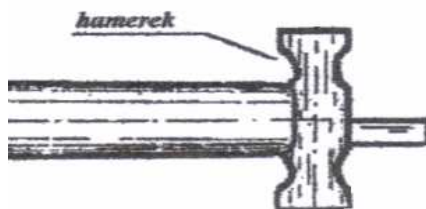
1. Specjalny gruby hak stalowy ze spiralną (odrzutową) sprężyną amortyzującą szarpnięcia przy holowaniu, umieszczony na silnym metalowym wiązaniu, zwykle na śródkręciu holownika. Zakłada się nań linę holowniczą; hak ten jest ruchomy i po usunięciu przetyczki opada w dół zwalniając hol. Zawsze statek holowany podaje swój hol.

2. Na dużych holownikach z pędnikami kołowymi (klaperami) lina holownicza umieszczona w silnym jarzmie przechodziła przez kozioł holowniczy i zakończona była kauszą, do której przy pomocy szekli łączono linę holowniczą przejętą od statku holowanego. Długość tej liny wynosiła $5\div 7$ m lub dochodziła do rufy holownika.

3. Jedynie duże holendry jako holowniki nie posiadały haka holowniczego. Miały własny hol, który podawały na jednostkę holowaną. Lina holownicza zazwyczaj długości 220 m, grubości 32 mm nawinięta na windę holowniczą przechodziła przez klemę (zacisk holu), kozioł holowniczy zakończona była kauszą. Kauszę na jednostce holowanej (barce) zakładało się na specjalny hak przytwierdzony do stewy dziobowej. Po wypuszczeniu odpowiedniej długości hol był zaciskany na klemie.

Hamer -

Drewniany, dębowy uchwyt dwuręczny na bumsztaku, przypominający obustronny młotek.



Handsztaka ⇒ sztaka.

Hebel -

W pewnym okresie używano (nie wiadomo z jakiej przyczyny) określenie „na hebel”, oznaczające sposób ściągnięcia barek z mielizny przez duże holowniki. Stosowany był, gdy przy pracy maszyn „cała naprzód” nie uzyskiwano efektu, a odrzut wody od pędników powodował dodatkowo nasypanie piachu przy barce. Polegał on na zastopowaniu pracy maszyn i gdy długa lina holownicza mocno zwisła, opadając niemal na dno, wówczas wykonywano manewr „cała naprzód”. Następowo silne szarpnięcie ściągniętej barki i po kilku próbach barka najczęściej była ściągnięta z mielizny. Bywało, że wówczas rwał się hol.

Znany jest wypadek, gdy holownik *Śląsk* ściągając barkę na hebel wyrwał polery na barce.

Hol -

Mocna lina służąca do holowania barek i statków; na holownikach hol zakłada się na hak holowniczy z amortyzatorem sprężynowym i urządzeniem pozwalającym, w razie potrzeby na szybkie rzucenie holu.

Holendry -

Popularna obiegowa nazwa holowników dwuśrubowych o napędzie parowym, zbudowanych w Holandii w 1949 r. według założeń polskich na drogę wodną Odry.

1. Duże holendry - holowniki typu *Jarowid*, noszące nazwy bogów starosłowiańskich. (szt. 9, *Dażboh*, *Jarowid*, *Łada*, *Kupała*, *Perkun*, *Radgost*, *Swarożyc*, *Tryglaw*, *Żywija*). Dwuśrubowe, moc $N=500$ KM (2×250), długość $L=55,6$ m, szerokość $B=8,3$ m, zanurzenie $t=1,0$ m. Eksploatowane na tzw. długiej trasie Wrocław - Szczecin. Holowały 5 barek w dół i w górę rzeki.

2. Małe holendry - holowniki typu *Światopelk*, noszące nazwy od starosłowiańskich imion męskich (*Bożydar*, *Bożymir*, *Bronisz*, *Chwalisław*, *Jurand*, *Mestwin*, *Mściwój*, *Nadbór*, *Radostaw*, *Sędziwój*, *Ścibór*, *Światopelk*, *Zbyszko*). Jednośrubowe, moc $N=250$ KM, długość $L=28,0$ m, szerokość $B=6,0$ m, zanurzenie $t=1,3$ m. Eksploatowane na Odrze skanalizowanej, na trasie Koźle - Wrocław. Holowały 2-3 barki w dół i w górę rzeki. Obsługiwały również rejon portu Szczecin i odcinek dolnej Odry. W roku 1954 w Koźlu zbudowano

wano według dokumentacji holenderskiej 2 holowniki, które nazywano holendrami polskimi lub kozielskimi: *Bogumił i Bogusław*. Różniły się od typowych małych holendrów kształtami nadbudówek.

Holowanie -

Przeciąganie statku po wodzie za pomocą liny (holu).

Holownik -

Statek o sonej konstrukcji i dużej mocy przeznaczony do przemieszczania i ciągnięcia statków. Rozróżniano holowniki: a/ trasowe o dużej mocy i zanurzeniu do 1,10 m dla odcinka Wrocław-Szczecin; b/ krótkiej trasy Koźle-Wrocław; c/ lokalne np. na Kanale Gliwickim d/ portowe.

Jaz kozłowo-iglicowy -

Typ jazu kozłowo-iglicowego konstrukcji Poiree był wielkim osiągnięciem technicznym XIX w. które umożliwiło szybkie i stosunkowo tanie zestopniowanie długich odcinków rzek europejskich i stworzenie dróg wodnych o dobrych warunkach żeglugowych. Główne jego elementy to kozioł w formie stężonej ramy stalowej, który spina się z sąsiednim kozłem przy pomocy kładki komunikacyjno-robotoczej. Przy położonym jazu kozły kładzione były na dnie we wnęce fundamentu jazu nakładając się na siebie. Piętrzenie uzyskuje się przez zastawienie przęsł drewnianymi iglicami. W zależności od przepływów zakładano lub zdejmowano utrzymując normalny poziom piętrzenia (NPP).

Zestopniowanie (kanalizacja) Odry od Koźla do ujścia Nysy Kłodzkiej w latach 1891-1896 została wykonana przy użyciu jazów Poiree. Poprzez zabudowę uzyskano spady na poszczególnych stopniach od 1,75 m (Chrościce) do 2,60 m (Krapkowice). Każdy jaz w części środkowej posiadał tzw. przęsło żeglugowe. Rozwiązanie to umożliwiało na ruch statków przy większych przepływach z pominięciem czasochłonnego śluzowania. Jaz Psie Pole we Wrocławiu na Starej Odrze został zbudowany w pierwotnym kształcie Poiree. Jest on jedynym jazem kozłowo-iglicowym na Odrze po przebudowie na jazy sektorowe

lub kłapowe. Istnieje koncepcja zachowania jego jako zabytku techniki.

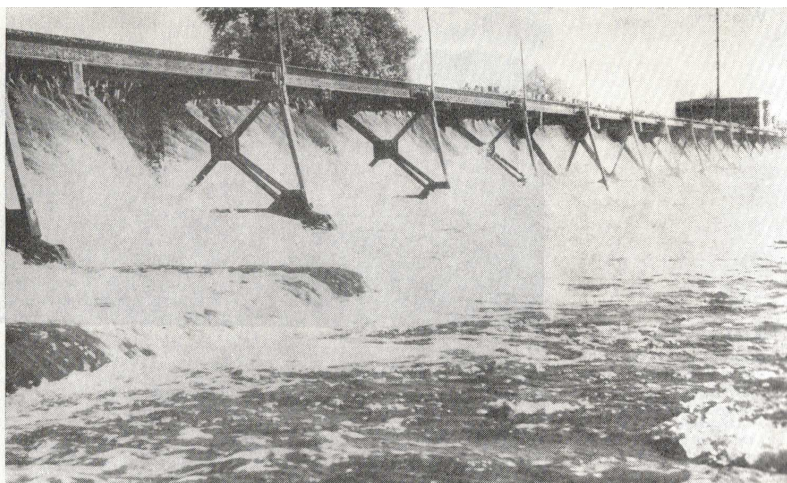
W latach 1907-1915 zestopniowano odcinek od ujścia Nysy Kłodzkiej do Wrocławia z równoczesną przebudową Wrocławskiego Węzła Wodnego. Do tego celu wykorzystano zastały zmodyfikowane jazy Poiree. Różnica polega na wydłużeniu przęsła pomiędzy kozłami i kładki komunikacyjno-roboczej oraz pojedynczym układaniu kozłów we wnęce fundamentu. Poprzez zabudowę uzyskano spadły od 2,30 m (Różanka) do 4,38 m (Zwanowice). W Brzegu i Oławie istniały już jazy stałe.

Iglice wykonane były z kantówek sosnowych o wymiarach w przekroju 10x10 lub 12x12 cm. Ciężar najdłuższych wynosił ok. 50 kg wraz z okuciem. Najdłuższy jaz w Ratowicach składał się z 1400 szt. iglic. To wszystko trzeba było przenieść i założyć, a przed położeniem jazu wynieść do szopy jazowej. Obróbka iglic i dopasowanie należała do obsługi jazu.

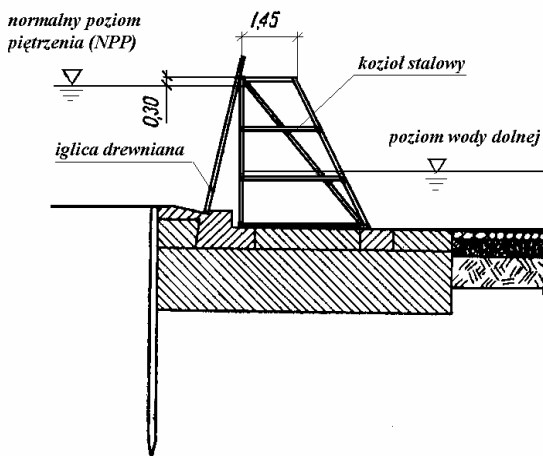
[One ratowały Odrę!]



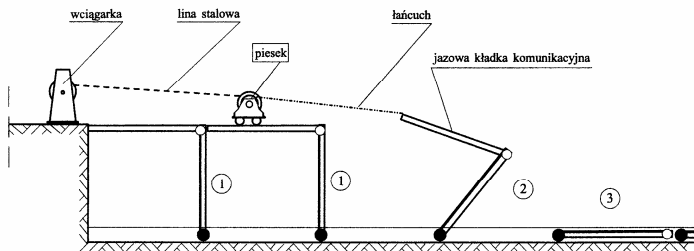
Jaz kozłowo-iglicowy typu Poiree. Widok od dolnej wody.



Jaz kozłowo-iglicowy (zmodyfikowany) widok od dolnej wody.



Przekrój poprzeczny przez jaz kozłowo-iglicowy



Przekrój podłużny przez jaz koźlowo-iglicowy. Schemat kładzenia/stawiania jazu

1. Kozły postawione i spięte kładkami.
2. Moment kładzenia/stawiania kozła.
3. Kozioł złożony we wnęce fundamentu



Eksploracja jazu koźlowo-iglicowego w okresie zimy. Oblodzone kozły i iglice.

Kipa -

Pojemnik na węgiel o określonej pojemności. Po załadowaniu i przeniesieniu nad luk bunkrowy należało podnieść zapadki, aby pojemnik obrócił się, a wówczas węgiel wysypywał się w wybrane miejsce. Najbardziej znana była przy dźwigu w porcie Cigacice.

Klaper -

Statek z pędnikami kołowymi (bocznokołowiec lub tylnokołowiec). Nazwa pochodzi od charakterystycznego „kłapania” łopatek koła napędowego podczas pracy pędnika w ruchu.

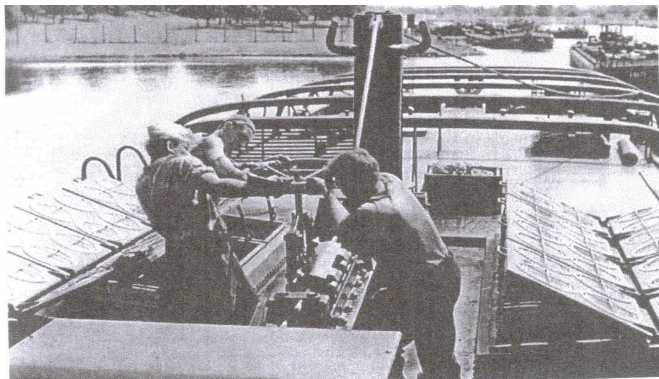


Bocznokołowiec -Statek Inspekcyjny *Zbigniew*

Klema -

Zacisk liny holowniczej. Na dużych holendrach (holownikach typu *Jarowid*) lina holownicza była nawinięta na windę holowniczą. Holendry były jedynymi holownikami na Pdrze, które na barkę podawały swój hol. Po wypuszczeniu wymaganej długości hol zaciskany był w łożysku i wówczas klema wyposażona w sprężyny amortyzujące poprzez koziół holowniczy przejmowała obciążenie od barenk

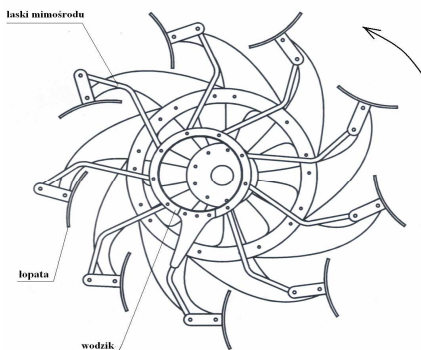
holowanych. Na winde holowniczą nie działało wówczas żadne obciążenie.



Lina holownicza przechodząca przez kozioł holowniczy już podana na pierwszą barkę. Po wypuszczeniu odpowiedniej długości odbywa się zaciskanie holu na klemie.

Na dole po lewej stronie widoczna osłona windy holowniczej.
Rzeka Odra, rejon Osobowic - formowanie pociągu holowniczego.

Koło łopatkowe -



Pędnik statków boczno i tylnokołowych. Mimośrodowe osadzenie wodzika wraz z laskami mimośrodu powodują zmienne położenie łopatek. Pełny napór przy wchodzeniu do wody i odchylenie pozwalające na swobodne wyjście z wody.

Kolowce -

Ogólna nazwa statków z pędnikiem kołowym, zwanych „klaperami”. Były to statki o napędzie parowym. Wyróżniało się tylnokolowce i bocznokolowce. (Na barkach mówiło się: >pójdziemy za kolowcem ew. „klaperem”<, ale nie mówiło się za śrubowcem, najwyżej >za holendrem<). Na Odrze eksploatowane były holowniki:

1. Tylnokolowce: *Śląsk* (1909, *Kronprinzessin Cécille, Ilse*) 57,5x8,5x2,0 m, 960 KM (750 KM po remoncie 1945); *Dolny Śląsk* (1924, *Nankier*); *Sudety* (1925, *Bolko I*); *Karkonosze* (1919, *Frauenburg*); *Zielona Góra* (1987, ...); *Złotoria* (1987, ...); *Lubań* (1909, *Gen. Sikorski*); *Gubin* (1907, *Landfrid*)

2. Bocznokolowce: *Kędzierzyn* (1985, *Albatros, Sławomir*); *Kłodzko* (1882, *Zawisza Czarny*); *Opole* (1924, *Minister*); *Świdnica* (1924 ...); *Gliwice* (1891, *Jan z Kolna*)

oraz bocznokolowe:

3. Statki inspekcyjne: *Chodkiewicz, Zbigniew*

4. Statki pasażerskie: *Rzepicha* i *Żeromski*

Koziółek -

Potocznej nazywany nieprawidłowo „szytca”. Konstrukcja stalowa w kształcie wydłużonej litery „A” na dużych holendrach zakładana u nasady komina w celu zrównoważenia ciężaru komina kładzionego na burcie. Lina służąca do kładzenia/ podnoszenia była w oryginalnej wersji holenderskiej wersji nawijana ręcznie na winde zamocowaną na burcie nadbudówki kotłowni. Czas kładzenia lub podnoszenia komina trwał około 20 minut. W ŻnO zastosowano system bloków, który po połączeniu z dziobową windą kotwiczną o napędzie parowym pozwalał na położenie komina w czasie 10 ÷ 20 min.

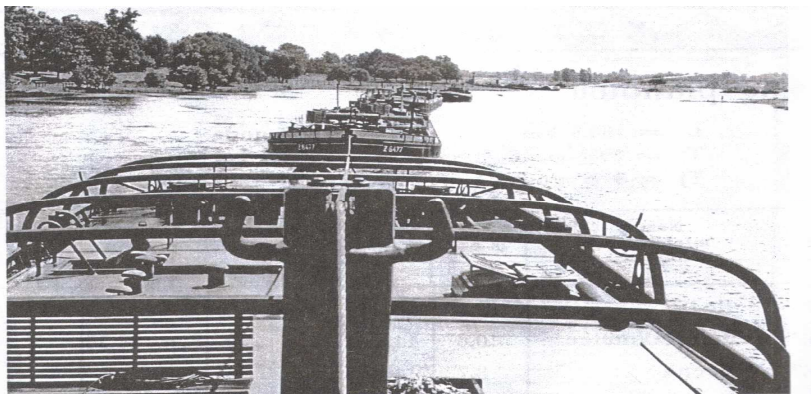
Kozioł holowniczy -

1. Konstrukcja stalowa w kształcie litery „A” na dużych holownikach kołowych, umiejscowiony na śródkręciu. Był to typowy kozioł holowniczy. Odcinek liny holowniczej przytwierdzony do pokładu (czasami na haku holowniczym) przechodził przez rolki na szczycie kozła i był zakończony kauszą przed pierwszym pałąkiem holowniczym. Do kauszy za pomocą szekli zapinana była lina holownicza podawana przez pierwszą barkę z pociągu holowniczego.



2. Duże holendry (holowniki typu *Jarowid*) podawały własny hol na pierwszą barkę. Lina holownicza była nawinięta na windę holowniczą, przechodziła przez klemę (zacisk holowniczy), a następnie przez kozioł holowniczy. Był to stalowy słup konstrukcji rurowej, z charakterystycznymi dwoma „rogami”, umieszczony na śródkręciu holownika w silnym jarzmie. Owe „rogi” służyły do chwilowego założenia kauszy liny. Bardzo rzadko do holowania dwu barek niezależnie obok siebie. Wysokość wysunięcia kozła holowniczego zależała od kierunku ruchu względem wody. Przy holowaniu w dół kozioł był nisko opuszczony, a przy jeździe w górę wysoko podniesiony. Najwyższej wysuwany był przy holowaniu w górę podczas wysokich stanów wody i wypuszczonej dużej długości liny holowniczej.

Most Poznański. W głębi połączenie Odry z Kanałem Nawigacyjnym.
Kozioł holowniczy na tylnokołowcu.



Rejon Osobowic.
Kozioł holowniczy na dużym holendrze z charakterystycznymi „rogami”.

Kuplować -

Łączyć, zestawiać pociąg holowniczy lub zestaw pchany.

Łodziorz (łodziarz) -

Wodniak, żeglarz; najogólniej pracownik żeglugi pływający na barce - łodzi.

Łódź -

Barka, śródlądowy statek towarowy.

Łódź towarzysząca -

Łódź robocza przy barce bez napędu przycumowana do rufy barki. Na holownikach, pchaczach i barkach motorowych wyciągana na pokład.

Majster -

Mechanik statkowy, wywodzi się z dawnych parowców.

Maras -

Brud, śmieci, błoto; szczególnym przypadkiem są nieczystości, które przez nieszczelność podłogi dostają się do zęz.

Nagel -

Stalowa rura wkładana w kluzę burtową w celu czasowego obłożenia liny na której zawieszają się np. kotwice (stąd ankernagel), cumuje jednostkę lub łódź itp.

Packwerk, bulwerk -

Budowla regulacyjna w postaci opaski brzegowej.

Parowce -

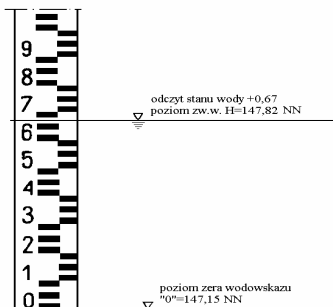
Statki o napędzie parowym. W dawnej polszczyźnie nazywane były pięknie parostatkami.

[1. „Encyklopedia Powszechna” Orgelbranda 1866. 2. „Encyklopedia Staropolska” Glogera 1903.]

Pegel -

1. Podziałka zanurzenia na obu burtach statku; na statkach towarowych w części dziobowej, na śródokręciu i części rufowej. Średnia odczytu porównana z tabelą pomiarowej właściwą dla danego statku pozwala na obliczenie tonażu ładunku.

2. Również wodowskaz do określania poziomu zwierciadła wody na rzekach, kanałach i zbiornikach retencyjnych. W przedstawionym przypadku zero wodowskazu „0” z symbolwmm NN oznacza poziom odniesienia Amsterdam



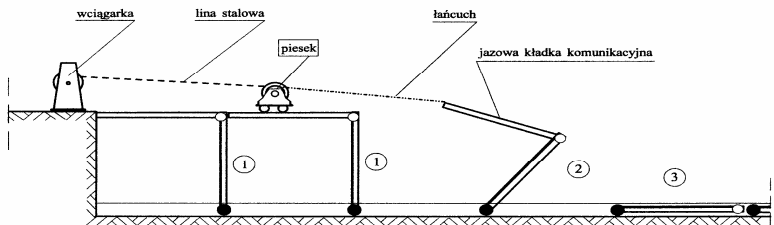
3. Sposób miareczkowania nalewanego paliwa płynnego lub, jak kto woli szlachetnego destylatu dla zachowania sprawiedliwego rozdziału, albo racjonalnego spożycia wg możliwości. Najwłaściwymi elementami miareczkowania były musztardówka i pudełko zapalek.

Miareczkowanie



Piesek -

Wózek z kołem o dużej średnicy, przez które przechodzi łańcuch czy lina. Urządzenie niezbędne ma jazach kozłowo-iglicowych. Przemieszczany jest na już zamocowaną kładkę komunikacyjną w miarę podnoszenia/kładzenia kolejnych kozłów.



Jaz kozłowo-iglicowy, kolejne fazy stawiania/kładzenia.

1. kozły ustawione w położeniu roboczym, kładka komunikacyjna zamocowana,
2. podnoszenie/kładzenie kolejnego kozła
3. kozły złożone

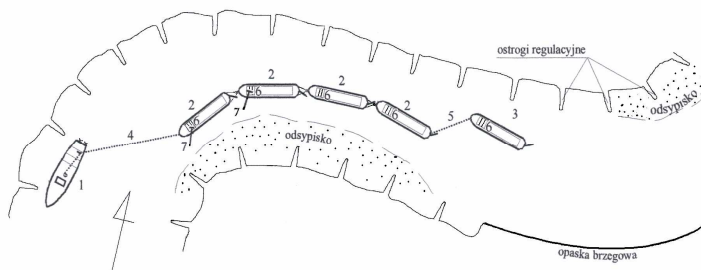
Pociąg holowniczy -

Zestaw barek bez napędu ciągniętych przez holownik. Zestawianie pociągu holowniczego miało różne zasady, w zależności od kierunku ruchu względem wody. Na Odrze swobodnie płynącej przy holowaniu w dół pociąg holowniczy składał się z 5 barek, a długość holu

wynosiła 80÷90 m, liny pomiędzy barkami miały długość 50÷60 m. Przy holowaniu w górę pociąg składał się z 5÷7 berek, a długość liny holowniczej wynosiła 150÷200 m. Na barkach drugiej, trzeciej i czwartej liny holownicze zakładane były przez blok zawieszany na dziobie, a lina obłożona na polerach jednej burty barki poprzedzającej przechodziła przez ten blok do polerów drugiej burty. Długość tych lin była tak regulowana, aby dziób z niewielkim zapasem bezpieczeństwa mijał pióro sterowe barki poprzedzającej. Ostatnia barka na długim holu sterowana była samodzielnie, często wspomagając „odciągnięcie” pociągu holowniczego od odsypiska na zakolu. Ponieważ zdarzało się, że sterowanie nią było niestaranne, płynęła zygzakując od skraju do skraju szlaku żeglownego, narażając się na uderzenie o mieliznę, brzeg czy mijane statki. Stąd nazwa bumel - odbijacz. Właściwe ułożenie pociągu holowniczego na zakolu zapewniała druga z kolei barka.

Na Odrze skanalizowanej pociąg holowniczy składał się z 2-3 berek na długich holach, sterujących samodzielnie.

System holowania został zaniechany na rzecz systemu pchania, jako bardziej ekonomicznego i efektywnego.



Bumsztakowanie na barkach pociągu holowniczego idącego w górę

1. holownik
2. barki na krótkich holach przełożonych przez blok
3. ostatnia barka („bumel”) na długim swobodnym holu
4. długi hol; załamanie na holowniku przez przechwyt - szpantau
5. hol długi ostatniej barki
6. pokład manewrowy - szrekbina
7. bumsztaki podczas pracy

Należy zwrócić uwagę na:

- A. położenie sterów berek holowanych
- B. pierwszą i drugą barkę na których odbywa się bumsztakowanie
- C. manewr ostatniej barki

Podjazdka -

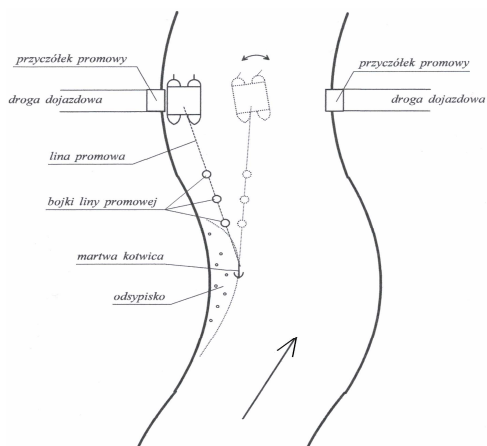
Łódź wyjazdowa (robocza, komunikacyjna)

Długie wiosło puchowe w łodzi roboczej(?)

Przewozy międzybrzegowe -

Przewozy międzybrzegowe po żegludze/spławie stanowią kolejny środek komunikacji na rzekach. Przecięcie szlaków komunikacji lądowej z rzekami następowało w miejscu dogodnym do przeprawy przez bród. Na większych rzekach organizowane były przeprawy promowe. Taki stan rzeczy trwał przez wieki i nie zaniknął z chwilą budowy mostów. Wiek XIX i XX w Europie zapisał się wielkimi działaniami regulacji rzek. Poprowadzenie nowej trasy uregulowanego koryta rzeki, czy budowa kanałów powodowała przecięcie organizmów gospodarczych. Administrator drogi wodnej zobowiązany był zapewnić dogodną łączność pomiędzy dotychczas spójnymi arealami. W przecięciu dróg publicznych budowane były mosty. Komunikację pomiędzy osiedlami i dostępu do zakładów produkcyjnych musiały zastąpić przewozy łodziowe. Połączenie dróg lokalnych i osiedli z odciętymi gruntami rolniczymi zapewniały promy. Zazwyczaj prom zapewniał przeprawę załadowanego wozu dwukonnego i pewną ilość osób. Dla wielu regionów do dziś, choć o mniejszym znaczeniu, ten środek posiada duże znaczenie gospodarcze.

Pod względem przeznaczenia różni się: **przewozy promowe** - przewozy ciężarowo-pasażerskie i **przewozy łodziowe** - do przewozu osób. Pod względem trakcji: górnolinowe, dolnolinowe, wahadłowe i wiosłowe. Jedynym przykładem promu wahadłowego na Odrze był prom w m. Brody km 484,9, którego nośność wynosiła 2 samochody ciężarowe. Do dziś przewozy międzybrzegowe w znacznie mniejszym stopniu niż dawniej, mają swoje uzasadnienie istnienia. Rejestr z 1961 r. podaje, że na Odrze istniało 31 przewozów międzybrzegowych, z czego na górnej Odrze swobodnie płynącej od Raciborza do Koźła - 5, na Odrze skanalizowanej od Koźła do Wrocławia - 11, na Wrocławskim Węźle Wodnym - 1, na Odrze swobodnie płynącej od Wrocławia do ujścia Nysy Łużyckiej - 12 i na Odrze dolnej - 2. Według nie sprawdzonych danych na współczesnej Odrze granicznej przed II wojną światową było co najmniej 11 przepraw międzybrzegowych.



Prom wahadłowy w m. Brody km 484,9 rz. Odry.

Przykład działania promu. Konstrukcja oparta na zasadzie katamarana. Na dwóch kadłubach ułożony jest pokład nośny dla pojazdów. Pojemność 2 samochody ciężarowe lub 3 pojazdy konne. Przesunięcie promu polega na ułożeniu sterów w kierunku brzegu zamierzonej przeprawy. Stały postój i dla przepuszczenia statków przy brzegu lewym.



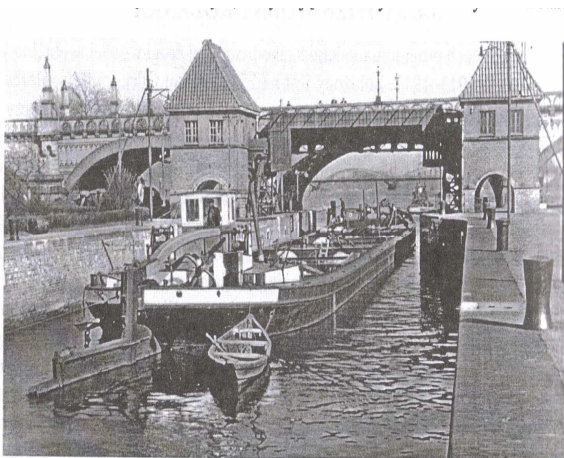
Przewóz międzybrzegowy łodziowy, osobowy łączący port Koźle brzeg prawy z miejscowością Rybarze na brzegu lewym.

Raselboki (rapselboki) -

Wymyślone zwierzątka (futerkowe i bardzo smaczne) do naigrywania się z nowicjuszy. Polegało to na rzekomym polowaniu na nie. Delikwent zaprowadzany był późnym wieczorem z dala od brzegu rzeki w miejsce najbardziej odpowiednie. Otrzymywał czerwoną latarnię do wabienia i worek do chwytania raselboków. Doświadczeni w polowaniu uczestnicy mieli organizować naganekę. W rzeczywistości wracali na statek, a delikwent cierpliwie czekał na zwierzynę... do znużenia.

Rumpel -

Trzon sterowniczy, drąg drewniany lub metalowy nakładany na oś trzonu steru, za pomocą którego ręcznie lub mechanicznie zmienia się położenie płetwy sterowej. Najbardziej charakterystyczne rumple były na barkach holowanych budowanych przed 1960 rokiem. Olbrzymie pióro sterowe wraz z dużym, wygiętym pałkowato rumplem stwarzały jedyny, nieporównywalny widok urządzeń sterowych na statkach rzecznych. Przy prawej burcie na rufie barki prowadziły łódź towarzyszącą (roboczą).



Charakterystyczny rumpel na barce wychodzącej w pociągu holowniczym ze śluzy Różanka

Wychylający się ster na barce holowanej podczas dużych prędkości.
Pociąg holowniczy na Odrze w rejonie Ratowic



Samospław -

Od początku żeglugi - transportu wodnego, wykorzystywano siłę prądu wody do przemieszczania statków. Niezależnie od postępu techniki i rozwoju w budownictwie statków smospław jako system uprawiania żeglugi w dół rzeki na Odrze był uprawiany do połowy XX w. (do końca II wojny światowej). W górę rzeki statki towarowe były „ciągnine” przy zastosowaniu siły ludzkiej lub zwierzęcej. Pod koniec XIX w., po wprowadzeniu do eksploatacji statków z własnym napędem parowym były holowane, a tylko w pewnych wypadkach holowane również w dół rzeki.

Schanzkleid (falszburta) -

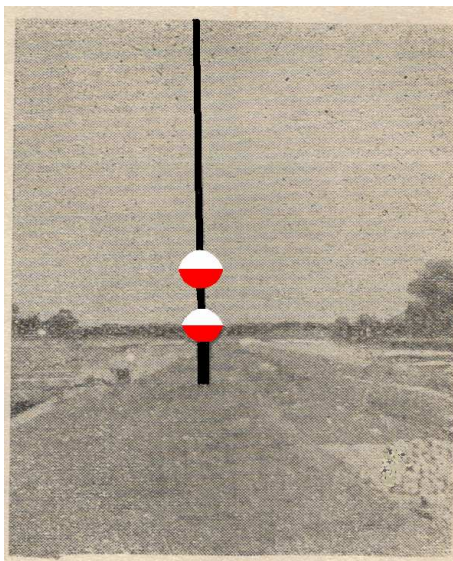
Falochron, nadburcie - wzniesione wydłużenie burty ponad pokład. Określenie falochron właściwie odnosi się do wzniesienia w części dziobowej.

Sipa -

Łopata do „szuflowania” węgla do paleniska. Określenie to podaje się ze względu na powtarzaną anegdotę, że gdy podczas egzaminu na palacza padało pytanie: >Co to je sipa?<, prawidłowa odpowiedź powinna brzmieć: >Kunsek stila a kunsek żalauza<.

Sygnaly wielkiej wody -

Przybór wielkiej wody zapowiadziany na podstawie obserwacji wodowskazowych w górnym dorzeczu sygnalizowano za pomocą specjalnych znaków wywieszanych na wysokich masztach. Miało to na celu informowanie sąsiednich miejscowości o grożącym niebezpieczeństwie powodzi. Maszty takie ustawiane były na stopniach piętrzących powyżej ujścia Nysy Kłodzkiej. Sygnał stanowiły kule pomalowane w górnej połowie na biało, a w dolnej na czerwono. Jedna kula wyciągnięta na maszt sygnalizowała, że stan wody na wodowskazie Racibórz (później Miedonia) osiągnął stan ostrzegawczy 3,80 m, dwie kule zaś, że stan wody osiągnął stan alarmowy 5,00 m. Maszty zostały zlikwidowane w związku z rozwojem łączności telefonicznej i upowszechnieniem radiofonii w połowie lat 60. XX w.



Szlakowanie -

Oddzielanie żużla od palącego się węgla i usunięcia żużla z paleniska przy życiu gracy. Żużel wyrzucany był za burtę przez specjalny zsyp.

Szlakzajta -

Przechył na burtę statku spowodowany niewłaściwie ułożonym lub przesuniętym ładunkiem, albo napływem do kadłuba wody, która spływa w zęzach na burtę.

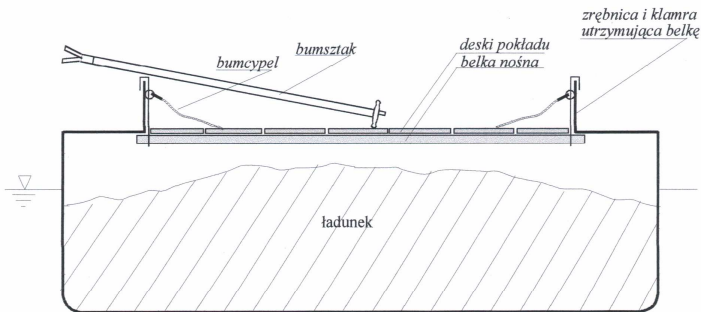
Szpantau (szpantał) -

Przechwył holowniczy. Podczas holowania w górę rzeki do liny holowniczej przypinano za pomocą szekli linkę stalową, przytwierdzoną do pokładu w części rufowej holownika, o długości równej do burty, gdy hol spoczywał na pałakach holowniczych. Zadaniem szpantału było wykorzystanie pełnej siły ruchu rufy w bok przy odciąganiu holowanych statków od przeszkód czy mielizn.

[niem. *Tau - lina konopna*]

Szrebina -

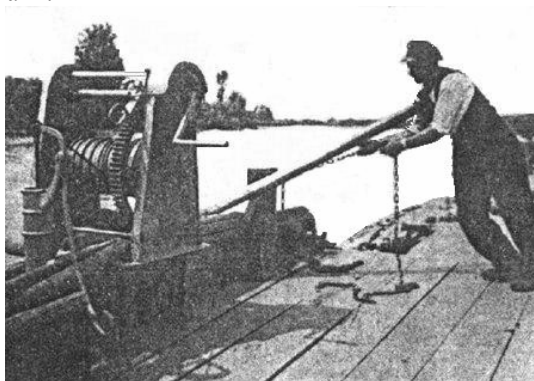
Tak nazywano prowizoryczny pokład manewrowy na barce bez napędu. Układany był nad pierwszą ładownią z ułożonymi w gotowości do manewrów bumsztakami na każdej burcie. Najbardziej przydatny był przy ruchu barki samospławem w dół rzeki.



Konstrukcja szrekbiny - prowizorycznego pokładu manewrowego
na barce holowanej

Sztaka, handsztaka -

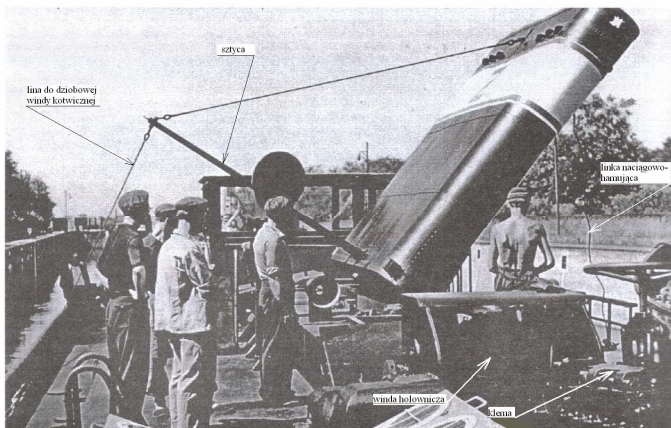
Laska pychowa odpowiednik bumsztaka, długości 4-5 m, ale grubości ok. 10 cm. Jak bumsztak na dolnym końcu zaopatrzona w żelazny sworzeń (najczęściej dwupalczasty) do wbicia w grunt, a na drugim końcu w drewniany, dębowy uchwyt dwuręczny, zwany w gwarze wodniackiej na Odrze „hamerem”. Oczywiście o mniejszych rozmiarach. Służyła do przepychania barki na inne stanowisko postoju w porcie. Często, gdy holownik wprowadzając pociąg holowniczy do awanportu śluzowego zbyt wcześnie zmniejszył szybkość, barka nie była w stanie wpłynąć do komory śluzowej siłą inercji. Wówczas to załoga barki przy użyciu lasek pychowych doprowadzała barkę do głowy śluzy. Dalej do punktów cumowniczych dociągano bosakami.



Sztica -

Tak w mowie potocznej nazywano ramię o konstrukcji rurowej w kształcie litery „A” służące do równomiernego kładzenia i podnoszenia komina na burtę na dużych holendrach. Do tej czynności potrzeba było dwóch ludzi. Od szticy poprzez bloki prowadzona była lina do dziobowej windy kotwicznej o napędzie parowym. Po prawej stronie komina zamocowana była windka ręczna z linką naciągowo-hamującą. (nz. pierwsza osoba od prawej obsługuje tę windkę). Podczas kładzenia komina marynarz przy pomocy windki naprężał linkę naciągowo-hamującą aż do momentu, gdy siła ciężkości pozwalała na swobodne opadanie komina. W tym czasie obsługujący windę kotwiczną na biegu wstecznym odwijał linkę aż do chwili położenia komina na specjalne ławki. Podczas przejść pod mostami sztica była wyjmowana z jarzma i kładziona na kominie. Podczas stawiania komina nawijanie liny na windę kotwiczną powodowała jego podnoszenie. W momencie, gdy siła ciężkości powodowała opadanie komina do pionu, przy pomocy windki następowało hamowanie i powolne ustawianie w pionie.

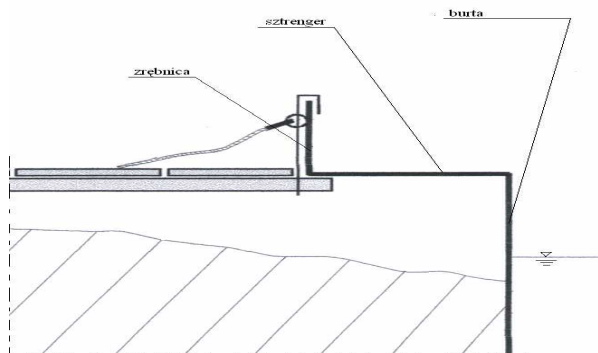
W oryginalnym holenderskim rozwiązaniu do nadbudówki kotłowni na wprost komina (nz. miejsce zasłania pierwszej osoby od lewej) była zamocowana windka ręczna. Od niej odchodziła lina do szticy. Czynność podnoszenia i stawiania przebiegał jak wyżej. Czas stawiania kładzenia wynosił ponad 40 minut. Z chwilą wykorzystanie dziobowej windy kotwicznej przez załogi polskiej ograniczał się do 2 minut.



Stawianie komina na dużym holendrze po przejściu pod mostem nad górną głową śluzy Rędzin

Sztrenger, sztrynger -

Boczny pokład na barce. Na barkach bez napędu z odkrytymi ładowniami reling był umieszczony na zębownicy, chroniąc przed upadkiem do ładowni. Na barkach BM-500 i barkach pchanych reling umieszczony jest przy burcie chroniąc przed wypadnięciem za burłę. Przed upadkiem do wody.



[na Wiśle szandekiel]

Ścieżka holownicza –



Holowanie barki przy użyciu koni po ścieżce holowniczej Kanału Kłodnickiego

Wzdłuż dróg wodnych wyznaczane były ścieżki, po których szły zwierzęta lub ludzie ciągnąc czyli holując statki, stąd nazwa. W późniejszym okresie na niektórych odcinkach dróg wodnych stosowane były ciągniki (trakторы). Na rzekach holowano głównie pod prąd, na kanałach bezprzepływowych w obu kierunkach. Obecnie wzdłuż niektórych odcinków dróg wodnych wyznacza się od brzegu pas terenu szerokości ok. 10 m przeznaczony dla komunikacji podczas robót regulacyjnych, nazywany pasem holowniczym. Wynika to z tradycji i nazwa jest przyjmowana przez urzędy geodezyjne.

Polskie przepisy żeglugowe z 1934 r. (§ 103) określały zasady holowania statków, łodzi tratw z brzegu. Odległość pomiędzy holowanym jednostkami a łądem lub budowlami wodnymi powinna wynosić co najmniej 3m. Jeżeli

droga lub ścieżka holownicza była na obu brzegach można było używać na dowolnym brzegu, jednakże zabronione było holowanie linami równocześnie z obu brzegów. Jeżeli była tylko na jednym brzegu, wówczas na rzekach statek idący w dół zobowiązany był opuścić linę i ustąpić drogi idącemu w górę. Natomiast na kanałach ustępował statek mający ścieżkę holowniczą po lewej burcie. Przepisy żeglugowe z roku 1952 i 1967 powtarzają z pewnymi skrótami te zasady.

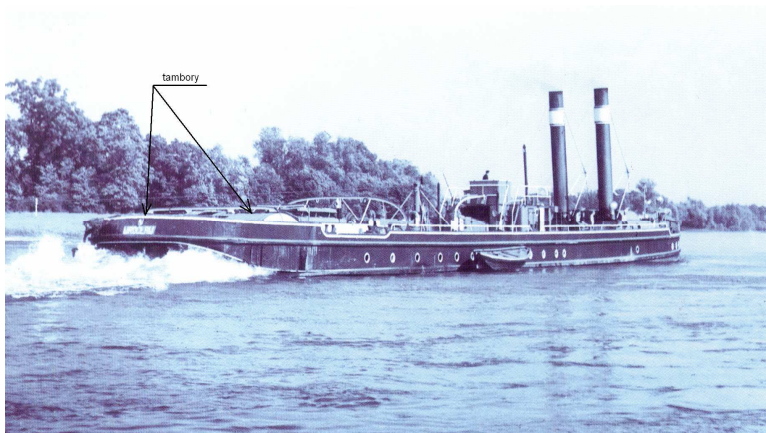
Tambor -

Osłona kół napędowych na tylnokołowcach i bocznokołowcach. W tamborach dużych holowników bocznokołowych mieściły się pomieszczenia socjalno-bytowe, magazynowe itp.

Tambor na bocznokołowcu H/P Kędzierzyn



Cienki kominek i dwa pierwsze bulaje wskazują na pomieszczenie kuchni, trzy następne bulaje stołówko-świetlicę. Pojedynczy bulaj od dziobu pomieszczenie WC.



Tambory na tylnokołowcu ledwo dostrzegalne za fałszburcią

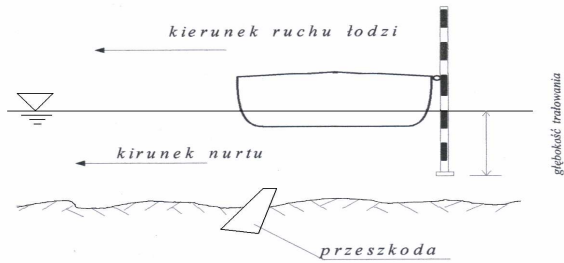
Tau [ta] -

Lina holownicza, hol.

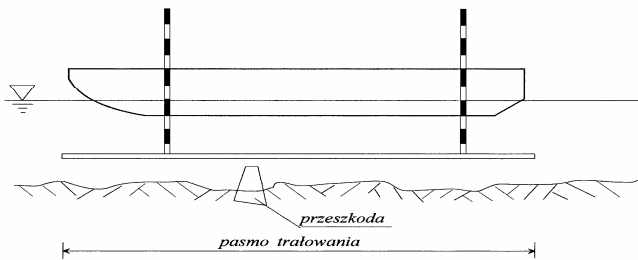
Trał -

Prace związane z wykrywaniem przeszkód na drogach wodnych nazywa się trałowaniem. Rozróżnia się dwa rodzaje trałów: trał sztywny i miękki zwany również elastyczny. Zaznacza się, że żaden z typów trałów nie zapewnia odnalezienia przeszkody leżącej w dnie.

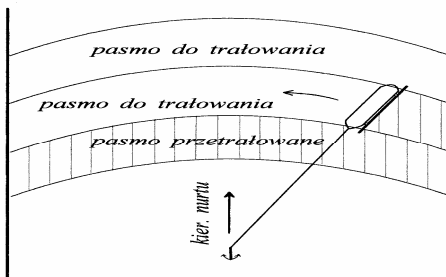
Trał sztywny - montowany jest na jednej łodzi. Konstrukcja jego składa się z dwóch tyczek skalowanych nastawianych na wymaganą głębokość, do których w części dolnej zamocowana jest poprzeczka. Z konstrukcji wynika, że przeznaczony jest do lokalizacji przeszkód podwodnych na określonej głębokości, np. głębokości tranzytowej. Z przedstawionych rysunków wynika, że przeszkoda położona niżej zadanej głębokości nie zostanie wykryta i stanowić będzie nadal zagrożenie dla żeglugi np. podczas kotwiczenia. Trałowanie sztywne stanowi niebezpieczeństwo dla obsługi, dlatego był niezwykle rzadko stosowany. W wypadku opływania z prądem i zahaczenie o przeszkodę nachyloną pod prąd grozi uszkodzeniem trału, a nawet wywrotką łodzi.



Trałowanie trałem sztywnym z prądem. Widok z boku.



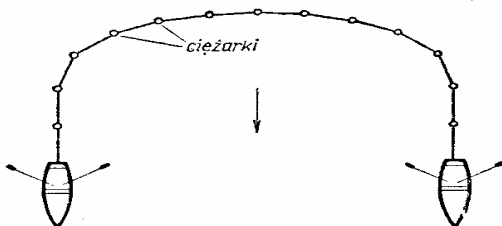
Trałowanie trałem sztywnym z prądem. Widok od górnej wody.



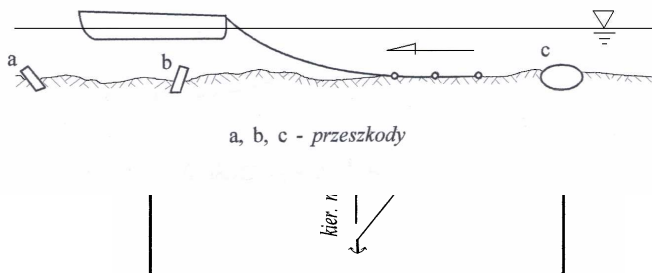
Trałowanie trałem sztywnym „na motylka” na zadaną szerokość szlaku żeglownego.

Trał miękki - lina ciągniona przez dwie łódzie po dnie zahacza o wszystkie przedmioty leżące w dnie. Pozwala na zlokalizowanie, a następnie wydobywanie przeszkody. Jest powszechnie stosowany na drogach wodnych.

Trałowanie trałem miękkim z prądem. Widok z góry



Trałowanie trałem miękkim. Widok z boku.



Przeszkody a i c nie będą odnalezione, po których trał się przesłiznie

Tumkać, tonkać -

Rzucać sondę łatową przed dziobem statku w celu pomiaru głębokości szlaku żeglownego; sondować. Gdy głębokość przekraczała zasięg sondy wołano: >nikogo w domu<. Zdarzało się, że podczas sondowania dochodziło do wpadania statku na mieliznę, a miało to przebieg następujący: sondujący podawał przykładowo kolejno odczyty >180, 170, 140< i nim rzucił kolejny raz sondę statek osiadał na mieliznie. Wówczas niemal wszyscy wołali: >jesteśmy w domu!<.

Trempel -

Pakunek awaryjny. W wypadku przebicia poszycia dennego zakładany w to miejsce i mocowany przy pomocy klinów wbijanych pod klamry lub stemple.

Tretowanie -

Powrót w górę trelem, czyli powrót nadrzeczną ścieżką - (tretując statki u brzegu),

Winda holownicza -

Winda parowa stosowana na Odrze wyłącznie na dużych holendrach, z nawiniętą liną holowniczą. Tylko duże holendry podawały swój hol, który był zakładany na hak zamocowany do stewy dziobowej pierwszej barki w pociągu holowniczym. Po zlurowaniu kłemy (zaciśnięciu holu) linę wypuszczano lub naciągano na wymaganą długość. W odniesieniu do innych holowników jednostka holowana podawała hol.

Wolajmka -

Barka holowana zbudowana przez stocznię Caesar Wollheim we Wrocławiu w okresie międzywojennym. Dzięki dobrze wyoblonej części podwodnej stawiała małe opory ruchu, czyli lekko się holowała. Każdy kapitan w rejsie w górę rzeki chciałby mieć na holu same wolajmki

Pewne panie nazywano również wolajmkami - lekko dały się „holować”.

Przewozy międzybrzegowe na Odrze
(stan 1961 r.)

L.p.	Rodzaj przewozu	Lokalizacja	Miejscowość	Uwagi
<u>Górna Odra skanalizowana</u>				
1	P	62,2	Ciechowice	
2	Ł	65,7	Lasaki	
3	Ł	70,6	Dziergoń	
4	P+Ł	72,3	Roszowski Las	
5	Ł	86,3	Landzierz	
<u>Odra skanalizowana</u>				
1	Ł	97,2	Koźle- Rybarze	Emil
2	P+Ł	108,4	Zdzieszowice	
3	Ł	126,2	Otmęt	
4	P+Ł	131,1	Odrowąż	
5	P	137,0	Kąty	
6	P	140,0	Żlenice	
7	P+Ł	156,3	Wróblin	
8	Ł	160,3	Żelazna	
9	P+Ł	162,4	Dobrzeń Mały	
10	P	184,5	Kopań	
11	Ł	230,0	Czernica (Ko- towice)	
<u>Wrocławski Węzeł Wodny</u>				
1	Ł	249,8	Wrocław- ZOO	
Odra swobodnie płynąca (do uj. Nysy Łużyckiej)				
1	P	285,2	Brzeg Dolny	
2	Ł	293,4	Pogolewo Du- że (Cegielnia)	
3	P	304,8	Malczyce	
4	P	313,0	Lubiąż Dolny	
5	P	349,9	Chobienia	
6	P	355,0	Ciechanów	
7	P	416,8	Bytom Od- rzański	

8	P	450,5	Milsko	
9	P	481,2	Pomorsko	
10	P	484,9	Brody	wahadłowy
11	P	503,9	Radnica	
12	P	530,4	Połęcko	
Odra graniczna (min. ilość przed 1945)				
1	P	564,6	Urad	
2	P	569,9	Kunice	
3	P	593,0	Lubusz	
4	P	597,0	Pławodło	
5	P	604,2	Górzycza	
6	P	623,7	Kaleńsko	
7	P	639,8	Czelin	
8	P	644,9	Gozdowice	
9	P	653,6	Rudnica	
10	P	673,4	Bielinek	
11	P	697,2	Ognica	
<u>Odra dolna</u>				
1	P	704,5	Widuchowa	
2	P	724,4	Żabnica	

P - promy

Ł - przewozy łodziowe osób