

WROCLAW  
(miejscowość)

Wrocław  
(gmina)

wrocławskie  
(województwo)

1. Określenie zabytku (rodzaj, typ)

HOLOWNIK PAROWY "NADBÓR"

Budowy holenderskiej, popularnie zwany "małym holendrem".

Silnik parowy o mocy 250 KM

Nazwa "Nadbór" utrzymana od powstania jednostki.

2. Czas powstania

1948 - 1949

3. Materiał (materiały) podstawowy

stal

4. Dane firmowe (nazwa wytwórcy, kraj, marka, model  
i wszelkie inne oznaczenia firmowe i napisy)

**kadłub, nadbudówki** - stocznia BIJKERS MAATSCHAPIJ w Gorinchem nr  
bud. 19/266/115 (1949)

**maszyna główna i mechanizmy pomocnicze** - N.V. BOEL'ES  
SCHEERSWERNEN MASCHINENFABRIEK nr bud. 120 (1949)

**kocioł** - J & K SMIT'S KINDERDIJK nr bud. 719 (1948)

5. Wymiary

długość - 28,00 m

szerokość - 6,60 m

wysokość - 2,10 m (do najwyższej części  
niedemontowanej - 3,90 m)

zanurzenie - 1,10 m

zanurzenie max. (14 ton węgla) - 1,30 m

6. Wyporność

163 T.

7. Ilość

1

10. Właściciel i jego adres oraz jednostka  
nadrzędna (resort-departament)

"ODRATRANS" S.A.,  
50 - 227 Wrocław  
ul. Kleczkowska 50  
tel. 329-13-65

11. Użytkownik i jego adres

Biuro Studiów i Dokumentacji Zabytków  
Techniki S. Januszewski  
53-203 Wrocław  
gen. J. Hallera 118/11; tel. 63-28-78  
i Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

(nr inwentarzowy obiektu)

12. Miejsce pracy (przechowywania)

stałe - nabrzeże przy ul. Wybrzeże  
Wyspiańskiego 27 (górny awanport Śluzy  
Szczytniki)

zimowisko - tamże lub basen stoczni  
"Odratrans" Wrocław, ul. Kwidzyńska 2

13. Udostępnienie

wstęp wolny (maszynownia, sterówka) - z  
przewodnikiem BSiDZT  
za zgodą BSiDZT dostępne pozostałe  
pomieszczenia na- i pod pokładem

14. Rejestr zabytków

Nr data

8. HP "Nadbór" od prawej burty, neg. 900/485/1

## 15. Historia obiektu

Z globalnej sumy polsko - holenderskiego traktatu handlowego z 18.12.1946 r. wydzielono 30 mln florenów na zakup najbardziej potrzebnych na Odrze holowników. Umowę na ich budowę podpisano 30.04.1947 r. Całość umowy strona holenderska zrealizowała do 1949 r. Zbudowano dziewięć holowników o mocy 500 KM i trzynaście o mocy 250 KM, przeznaczonych do obsługi Odry skanalizowanej na odcinku Gliwice - Koźle - Wrocław. Holownik "Nadbór" należy do tej drugiej grupy. Jego siostrzane jednostki nosiły następujące nazwy: "Światopełk" (wybudowany jako pierwszy; stąd przyjęła się nazwa klasy "Światopełk"), "Bożydar", "Bożymir", "Bronisz", "Chwalisław", "Jurand", "Mestwin", "MŚciwój", "Nadbór", "Radosław", "Ścibor", "Zbyszko", "Sędziwój". W budowie serii holowników, wg. projektu uzgadnianego przez stronę holenderską z polską, uczestniczyło wiele przedsiębiorstw związanych z holenderskim przemysłem stoczniowym.

W 1954 r. stocznia w Koźlu zbudowała na dokumentacji holenderskiej dwa holowniki tego typu o nazwach "Bogumił" i "Bogusław", różniące się wszakże od wymienionych wyżej ogólnie kształtem rufy, która była zaokrąglona w przeciwieństwie do "tępych", holenderskich.

Holownik parowy "Nadbór" od chwili przyścia do kraju zaczął pełnić służbę liniową przy holowaniu barek towarowych pomiędzy Koźlem (oraz Gliwicami) a Wrocławiem razem z siostrzanymi statkami. Żeglugę tę uprawiał do ok. 1965 r., kiedy to na tę trasę zaczęły wyruszać pierwsze zestawy pchane i zestawy combi. Wkrótce - do 1968 r. wyparły one z eksploatacji wszystkie parowce.

Ponieważ materiały archiwalne dawnej Żeglugi na Odrze (obecnie "Odratrans" S.A.) dotyczące starych parowców, w tym dokumentacja techniczna trafiły do zbiornic makulatury (m.in. w Belgii - sic!) wszelkie dalsze losy "Nadboru" i jego siostrzanych jednostek można odtworzyć wyłącznie na podstawie relacji ustnych.

**Dokończenie - patrz Załącznik nr 1**

## 19. Opis i charakterystyka techniczna ( parametry i cechy techniczne, konstrukcja i budowa, rodzaj napędu i sterowania, materiał i technika wykonania, elementy składowe decydujące o charakterze i funkcji)

Statek "Nadbór" to holownik parowy zaprojektowany z przeznaczeniem na Odrę skanalizowaną. O charakterze i funkcji statku jako holownika decydują:

- 1) Hak holowniczy odrzutowy, amortyzowany sprężyną, odchylny w sektorze 180°, umieszczony na Śródokręciu,
- 2) Dwa pałaki holownicze w części rufowej.

**Konstrukcja i materiał statku:** stal okrętowa. Kadłub w konstrukcji mieszanej. Szwy wzdłużne, poszycie nitowane, podobnie jak wiązanie poszycia z wręgami. Szwy poprzeczne pasów poszycia spawane. Rurowe obrzeże nadburcia spawane. Pokład stalowy również w konstrukcji mieszanej, ryflowany kropłowo przez napawanie. Wręgi, wzdłużniki denne i pokładniki z typowych profili okrętowych. Nadbudowa stalowa o konstrukcji mieszanej, podobnie jak kadłub. Górna (przeszklona) część sterówki składana, dach zdejmowany. Komin składany, zaopatrzony w przeciwwagi.

**Napęd:** od maszyny parowej 250 KM, przekazującej moc na Śrubę czteropiórową, prawoskrętną. Para do napędu pod ciśnieniem 16 atm. uzyskiwana z kotła typu szkockiego, dwupłomienicowego o powierzchni ogrzewalnej 83 m<sup>2</sup>. Śruba napędowa Ø 1500 mm pracuje w dyszy Korta. Ilość obrotów wynosi 230/min.

**Sterowanie:** statkiem ręczne. Obrót koła sterowego przenoszony jest systemem wałków i kątowych przekładni zębatach na sektor sterowy umieszczony pod gretingiem na rufie. Dwie płetwy sterowe pracujące równoległe umieszczone są po obu stronach dyszy Korta.

**Urządzenia kotwiczne:** Winda kotwiczna ręczna nieoryginalna, przeniesiona z jakiejś barki holowanej, z liną kotwiczną stalową. Kotwica czterołapowa 250 kg podwieszona na żurawiku dziobowym. Urządzenie niesprawne. Pierwotnie była tu winda parowa, zaś dwie kotwice dwułapowe były zawieszane na łańcuchach kotwicznych. Winda tego typu, większa używana na holownikach parowych z silnikami o mocy 500 KM, jest zabezpieczona na bazie remontowej Osobowice I. Posiada możliwość napędu ręcznego. Przewiduje się jej demontaż z holownika "Jarowir" i ekspozycję na Wybrzeżu Wyspiańskiego przy HP "Nadbór".

**Załoga.** Obowiązkowy stan załogi zgodnie z ostatnim Świadectwem Zdolności Żeglugowej nr 3790, wydanym 15 lutego 1983 r. z terminem ważności do 30 października 1985 r. stanowili: kierownik statku z uprawnieniami kapitana II klasy, kierownik maszyn na maszynie parowej, bosman, marynarz i dwu palaczy. W składzie ostatniej załogi statku pozostawali kapitanowie Witold Sobieraj i Władysław Polikowski, mechanik - Tadeusz Wiewióra, bosmani Bogumił Skrzybecki i Janusz Sobieraj, palacze Stanisław Chomicz i Józef Kiciak

## 16. Przeznaczenie pierwotne

Holownik trasowy na Odrę skanalizowaną (górną).

## 17. Użytkowanie obecne i przewidywane w przyszłości

Statek obecnie wyłączony z eksploatacji. Po wykonaniu koniecznych prac remontowych i ogólnej kosmetyce przewidziany jako eksponat Otwartego Muzeum Techniki, udostępniony do zwiedzania. Równocześnie eksploatowany w charakterze studia BSiDZT oraz pracowni architektonicznej i biura FOMT. W przyszłości możliwe wznowienie ruchu maszyny.

## 18. Remonty, zmiany konstrukcyjne, modernizacje

- a) Pierwotne polery dziobowe, wysunięte powyżej nadburcia opuszczono do poziomu pokładu, a w nadburciu na ich wysokości wykonano eliptyczne przewłoki lin cumowniczych.
- b) Zdjęto parową windę kotwiczną i łańcuchy kotwiczne, a w jej miejsce zamontowano windę kotwiczną linową. Zmiana ta nastąpiła w związku z próbą wykorzystania statku w charakterze lodołamacza. Chodziło tu o odciążenie dziobu dla uzyskania jego większego wynurzenia. Statek jako lodołamacz zupełnie się nie sprawdził, lecz poprzedniego stanu urządzenia kotwicznego już nie przywrócono.
- c) Zmieniono telegraf maszynowy pomiędzy sterówką a maszynownią z oryginalnego na używany na barkach motorowych typu BM - 500. Oryginalne telegrafy maszynowe zabezpieczono w magazynie "Odratrans" S.A.
- d) W sterówce na prawej ścianie zamontowano tablicę rozdzielczą Światła nawigacyjnych, typową dla BM.
- e) W pierwotnym rufowym pomieszczeniu załogowym usunięto ścianki działowe, drewniane podłogi i szalunki i ustawiono tam agregat prądotwórczy oraz rozdzielnię elektryczną. Agregat zdemontowano ok. 1988 r.

**Dokończenie - patrz Załącznik nr 1**

Całość konstrukcji typowa dla zachodnioeuropejskiego budownictwa okrętowego lat czterdziestych XX wieku. Zwiększony standard socjalny i sanitarny w stosunku do jednostek przedwojennych. Jedyny statek parowy zachowany w Polsce w stanie bliskim pierwotnemu, z utrzymaną oryginalną maszyną parową napędową, kotłownią, układem sterowania, sterówką, bogatym wyposażeniem, dobrym kadłubem. Po wykonaniu remontu maszyny możliwe jest uzyskanie Świadectwa zdolności żeglujowej.

(podać rozwiązania nowatorskie, oryginalne)

## 20. Stan zachowania i potrzeby konserwatorskie

Statek zachowany w bardzo dobrym stanie. W celach ekspozycyjnych należy przywrócić mu wygląd zewnętrzny jak najbardziej zbliżony do wyglądu pierwotnego utrzymując przy tym elementy wtórne związane ze zmianami funkcji statku (holownik, statek kotłownia, siłownia energetyczna i rozdzielnia, lodołamacz). W tym celu konieczne jest:

- a) wykonanie nowego dachu, nowych drzwi i stolarki okiennej sterówki
- b) wymiana windy kotwicznej na oryginalną, podpięcie do kotwicy łańcucha i uruchomienie urządzenia kotwicznego lub utrzymanie obecnej czy podobnej jej ale sprawnej i ekspozycja na brzegu windy o napędzie parowym typu zbliżonego (z dużego holendra) do wind stosowanych na małych holendrach.
- c) złożenie i zamontowanie linii wału sterowego i uruchomienie układu sterowego. Jego elementy znajdują się obecnie w magazynku rufowym.
- d) naprawa gretingu rufowego
- e) uruchomienie żurawika łodziowego, wykonanie w łodzi podłogi oraz zaopatrzenie jej w wiosła, czerpak i cumę.
- f) wykonanie pełnej pokrywy bunkra na prawej burcie w miejsce obecnej z otworami, ażurowej, wtórnej,
- g) wykonanie nowego masztu z rejką i gaflem na bazie masztu z BM - 500.
- h) założenie i uruchomienie oryginalnych telegrafów maszynowych w sterówce i maszynowni.
- i) usunięcie zbędnej instalacji elektrycznej 24 V, pozostawiając wyłącznie linie 220 V.; sprawdzenie i uruchomienie instalacji elektrycznej, która musi pozwalać na przyłączenie jej z łądu.
- j) wykonanie zawiasów przy pokrywie magazynku rufowego i innych robót Ślusarskich
- k) usunięcie zbędnych urządzeń z dawnych pomieszczeń agregatu (skrzyni na pakuły, transformatora, aparatury elektrycznej)
- l) założenie syreny parowej obok komina a w sterówce kała sterowego
- m) wyczyszczenie, wysprzątanie i wymalowanie pomieszczeń kotłowni i maszynowni. W kotłowni założenie kłapy dymnicy na kotle.
- n) wyczyszczenie i pomalowanie maszyny głównej i mechanizmów pomocniczych
- o) wymalowanie statku i doprowadzenie jego kolorystyki do stanu z okresu eksploatacji lub zbliżonej, odpowiadającej i prognozowanej nowej funkcji statku.
- p) zaopatrzenie statku w ubikację biologiczną (ekologiczną), dostępną w sklepach żeglarskich; rozwiązanie problemu zaopatrzenia w wodę instalacji umywalk; rozwiązanie problemu ogrzewania pomieszczeń
- r) zaopatrzenie statku w niezbędny sprzęt ppoż. w pomieszczeniach (gaśnice, koce gaśnicze, rękawice ogniochłonne, topór, łom) oraz w odpowiednią ilość kół ratunkowych.
- s) zaleca się wymianę szalunków, zastąpienie płyt pilśniowych drewnem lub innymi materiałami wodoodpornymi. Dopuszcza się zmiany funkcji pomieszczeń i kabin, także zmiany ich planów, pod warunkiem utrzymania brył i istotnych elementów konstrukcyjnych (nośnych)
- t) prace remontowe i modernizacyjne winny być dokumentowane rysunkiem, fotografią, filmem video.

HP "Nadbór" to jedyny holownik typu Światopełk, który utrzymał kształt bliski pierwotnemu a także unikatową już kotłownię i maszynownię z pełnym wyposażeniem o wybitnych dzisiaj walorach historyczno-technicznych. Statek kwalifikuje się do ochrony prawnej przez wpis do rejestru zabytków.

16 lipca 1998 r. statek przejęło od ODRATRANS S.A. BSiDZT, 20 lipca rozpoczęto prace adaptacyjne i remontowe pod kierunkiem zatrudnionego przez BSiDZT bosmana - Stanisława Krocza - modelarza lotniczego i modeli pływających, instruktora modelarstwa.

### 21. Akta archiwalne ( rodzaj akt, numer i miejsce przechowywania )

- rysunek techniczny nr H - 02/00/00/2 format A1 - plan generalny. Wygląd projektowanej jednostki jeszcze przed rozpoczęciem właściwej budowy (prawdopodobnie 1948 r.) - zbiory Wł. M. Telusa
- rysunek techniczny bez numeru, format A3 "Holownik odrzański typ 'Światopełk'. Obecny wygląd holownika 'Nadbór' (1984)" - zbiory Wł. M. Telusa
- HP "Nadbór" - opis stanu technicznego statku, wnioszek o wydanie Świadectwa zdolności żeglugowej, zgłoszenie do rejestracji, Świadectwo zdolności żeglugowej z lat 1982-1984, sygn. Odratrans I-483, w: zbiory Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Statek zarejestrowany w IŻŚ we Wrocławiu pod nr Wr I-483.
- korespondencja różna, w: zbiory ODRATRANS S.A.(stocznia "Zacisze")
- korespondencja i umowy oraz porozumienia z lat 1992-1998 Fundacji Otwartego Muzeum Techniki oraz BSiDZT z 1998 r.  
Uwaga! BSiDZT podjęło 18 lipca 1998 r. szerokie kwerendy archiwalne zwracając się również z pytaniami odnośnie dokumentacji pod adresem stoczni holenderskich i producentów wynosażenia statku.

### 22. Bibliografia

1. L. Nekanda - Trepka, Nowe holowniki dla Odry - Gospodarka wodna, lipiec 1948
2. Wł. M. Telus, 'Holendry' - konie robocze Wielkiej Rzeki, Nowator, nr 6/92
3. Wł. M. Telus, 'Nadbór' i inne - w rękopisie (BSiDZT planuje w 1998/99 publikację)
4. P. Broczkowski, 'Nadbór' - ostatni z wielkich, Politechnika Wroclawska, 1994 - w maszynopisie, praca zaliczeniowa wykonana w ramach wykładu "Historia Techniki" prowadzonego przez dr S. Januszewskiego.

### 23. Źródła ikonograficzne i fotograficzne ( rodzaj, miejsce przechowywania, sygnatury )

bogatą kolekcję fotografii holowników typu 'Światopełk' wraz z negatywami posiada ich autor, komandor Mieczysław Wróblewski, Wrocław, ul. Norwida 36, wieloletni pracownik "Żegluga na Odrze"

### 24. Uwagi różne

patrz karta ewidencyjna: Siłownia parowa holownika "Nadbór" wykonana 20 lipca 1998 r. przez Wł. M. Telusa w BSiDZT S. Januszewski

### 25. Opracował Program komputerowy karty - Word for Windows - BSiDZT S. Januszewski

tekst

plany, rysunki

zdjęcia fotogr.

miejsce przechowywania negatywów BSiDZT S. Januszewski

**KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !**

### 26. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach ( daty, imiona i nazwiska wypełniających )

### 27. Załączniki

Nr 1 - dokończenie opisu oraz ostatnie Świadectwo Zdolności Żeglugowej statku

## 1. Miejscowość

W R O C Ł A W

## 2. Obiekt

HOLOWNIK PAROWY "NADBÓR"

## 3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

Dokończenie opisu rubryk oraz ostatnie Świadcstwo Zdolności Żeglugowej statku - verte

**ad. rubr. nr 6**

Ciężar wyliczony na podstawie rysunków konstrukcyjnych:  $L = 28,00 \text{ m}$ ,  $B = 6,60 \text{ m}$ ,  $T = 1,10 \text{ m}$ ,  $\eta = 0,8$  (współczynnik pełnotliwości)

Wyporność:  $P = L \times B \times T \times \eta = 28,00 \text{ m} \times 6,60 \text{ m} \times 1,10 \text{ m} \times 0,8 = 162,62 \text{ m}^3$

Ciężar statku pustego wynosi w zaokrągleniu 163 t

**Dokończenie rubr. nr 15**

H/P "Nadbór" po wycofaniu z linii był używany w charakterze pływającej kotłowni w Bazie Remontowej Żegluga na Odrze (od roku 1968 do ok. 1975). Później zaś (w końcu lat 70-tych) przebywał na którejś z hydrobudów w dawnej Czechosłowacji (na Łabie), jako źródło prądu; w tym celu w dawnych rufowych pomieszczeniach załogowych umieszczono agregat prądowórczy wraz ze stacją rozdzielczą energii elektrycznej.

Po powrocie, w roku 1982, próbowano go wykorzystać na akwenach Wrocławskiego Węzła Wodnego w charakterze lodołamacza (adaptację statku na lodołamacz zakończono 10.12.1982 r.). W tej funkcji statek ze względu na kształt dziobnicy zupełnie się nie sprawdził. Ostatecznie w 1983 r. został odstawiony na postojowisko Osobowice I. W 1986/87 r. z inicjatywy inż. Mariana Szwarca, zdecydowano w PP "ZnO", że statek będzie chroniony jako zabytek. W roku 1992 Żegluga na Odrze, przekształcona następnie w ODRATRANS S.A. przekazała dyspozycję statkiem Fundacji Otwartego Muzeum Techniki - na mocy odpowiedniego porozumienia. Fundacja dzierżawiła go różnym użytkownikom próbując eksponować statek na Odrze wrocławskiej w roli również zaplecza niewielkiej kawiarenki lądowej i statku muzeum. W latach 1992-1993 statek seksponowany był na nabrzeżu przy Hali Targowej, następnie na przystani żegluga pasażerskiej spółki A. Rysiew & T. Hardejuk. W 1996 r. statek przekazano wrocławskiej Lidze Morskiej. Do początku lipca 1997 r. statek bazował w dolnym awanporcie śluzę Różanka. Wobec narastającego zagrożenia powodziowego przeprowadzono jednostkę do bazy Osobowice I i zabezpieczono tak, że nie uciepiała od powodzi. 16 lipca 1998 r. statek przejął w użytkowanie BSiDZT z programem jego eksploatacji w roli pracowni BSiDZT, statku - muzeum, czasowo również w roli pracowni architektonicznej i Biura Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. 18 sierpnia 1998 r. statek przeprowadzono do stoczni "Zacisze" - do basenu spółki ODRATRANS celem przeprowadzenia przeglądu i podjęcia niezbędnych prac remontowych umożliwiających przeprowadzenie statku do 25 września 1998 r. na stałe miejsce ekspozycji przy Wybrzeżu Wyspiańskiego. BSiDZT, przy współpracy ODRATRANS S.A., Inspektoratu Żegluga Śródlądowej, Okręgowej Dyrekcji Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, Fundacji Otwartego Muzeum Techniki podjęło prace remontowe statku i uzbrojenie docelowego portu postojowego przy Wybrzeżu Wyspiańskiego (uporządkowanie nabrzeża, zabudowa przyłącza energii elektrycznej, linii telefonicznej, linii internetu, ujęcia wody).

Jeśli chodzi o siostrzane jednostki "Nadbora" to:

- W końcu lat pięćdziesiątych dwa statki: "MESTWIN" i "BRONISZ" przekazane zostały Żegludzie Szczecińskiej w celu odbioru w Widuchowej lub Gryfinie barek od dużych holowników trasowych i odwrotnie, dostarczenie ze Szczecina barek pustych do formowania pociągów holowniczych w górę rzeki.
- Po wycofaniu z eksploatacji pięć holowników typu "Światopełk" sprzedano do Wietnamu do eksploatacji na Mekongu, dokąd zostały przetransportowane w ładowniach statków morskich.
- Dwie jednostki tego typu sprzedano podobno do Indii, lecz brak wiarygodnych źródeł to potwierdzających.
- Pozostałe holowniki typu "Światopełk" zostały złomowane. Czasy i miejsca złomowania chwilowo niemożliwe do ustalenia.

**Dokończenie rubr. nr 18**

f) W pomieszczeniach dziobowych i w sterówce zmieniono szalunki drewniane na wykonane z płyt "unilam". Wymieniono także izolację termiczną.

g) Pierwotne grzejniki z rur Faviera w pomieszczeniach zastąpiono grzejnikami panelowymi.

h) Wymieniono dach sterówki na czwórzielny z listew boazeryjnych, obecnie całkowicie wypaczonych.

ii) Przy likwidacji parowej windy kotwicznej zdjęto dzwon, zawieszony poprzednio na pałaku ponad wspomnianą windą.

jj) Obecny maszt jest już co najmniej trzecim z kolei i nie odpowiada oryginalnemu.

k) Zmieniono okna boczne nadbudówki dziobowej z drewnianych na aluminiowe. Nastąpiło to podczas wymiany szalunków we wnętrzu. Zmieniono przy tym kształt okien.

l) Na dachu kotłowni ustawiono dwa wentylatory mechaniczne o napędzie elektrycznym.

m) Zmieniono lampy oświetlenia pokładu.

n) na wysokości sterówki umieszczono podświetlone kasety z nazwą statku.

Uwaga: Czasu dokonania tych zmian nie da się obecnie ustalić ze względu na brak dokumentacji oraz relacji świadków. Gross tych robót przeprowadzono ok. 1968 r. i w 1982 r.

Wkładkę założył: Władysław Marian Telus, 20 lipiec 1998 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski