

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 49–50

Rok V Wrzesień–Październik 2007 r.

Marian Kosicki odszedł na wieczną wachtę



Marian Kosicki w otoczeniu przyjaciół na „Nadborze”

Nasz Brat **Marian Kosicki** – człowiek wielkiej wiedzy, fachowiec branży żeglugowej i hydrotechnicznej, redaktor naszego biuletynu „Prosto z pokładu” odszedł na wieczną wachtę. Ukończył elbląską szkołę szturmanów, pływał na parowcach, w tym na HP Perkun jako kapitan.

Potem były statki i barki motorowe, na których pływał, a także sprowadzał je do Żeglugi na Odrze jako kierownik działu inwestycji największego w Polsce armatora.

Ukończył studia hydrotechniczne i podjął pracę we wrocławskim Navicentrum.

Całe swoje życie poświęcił pracy związanej z żeglugą śródlądową. Tak było do ostatnich chwil,

kiedy to przygotowywał do druku kolejny, 49 numer naszego biuletynu „Prosto z pokładu”.

Pozostawił po sobie wielki zbiór materiałów, felietonów itp. Dbał o zachowanie poprawnego słownictwa historycznych nazw: urządzeń, narzędzi, czynności.

Jego felietony sygnowane znakiem „myk” przypominały o ciekawych ludziach z łodziarki, branży, zdarzeniach, powiedzonkach, żargonie, łodziarskich tradycjach.

Znane są również Jego prace i opinie na temat rewitalizacji i organizacji turystyki wodnej ze szczególnym uwzględnieniem wrocławskiego węzła wodnego.

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

Marianku, to co zaczęłaś będzie kontynuowane. Trudno będzie dorównać Tobie fachowością i swadą ale postaramy się Ciebie w tej materii naśladować, tak aby Twoje idee pozostały żywe.

Byłeś dla nas przykładem jak pozostać aktywnym w każdym okresie życia.

Twoje inicjatywy nie mogły pozostać niezauważone. Pomagały one w wielu kwestiach – w rozwoju muzeum żeglugi śródlądowej. Zaczątkiem był HP NADBÓR, na którym co miesiąc rozprawialiśmy o różnych sprawach, w tym o edukacji żeglugi śródlądowej, której poświęciłeś wiele uwagi.

Twoje przemówienie na piątym zjeździe do licznej rzeszy absolwentów Technikum Żeglugi Śródlądowej przypomniało początki żeglugi śródlądowej na odradzającym się Nadodrzu.

Mówiłeś także o tym, że prawda lepiej służy sprawie niż pokrętne do niej drogi. Będziemy o tym pamiętać.

Odszedłeś zbyt wcześnie Bracie. Cześć Twojej pamięci.

Bracia w Bractwie

Spotkanie na pokładzie

25 września HP „Nadbor” przyjął wyjątkowego gościa. Z Niemiec przyjechała do nas Hildegarda Sapok, z Odrowąża Rafał Sapok. Podejmowaliśmy ich wraz z kmdr por. Mieczysławem Wróblewskim, spacerowaliśmy po pokładach „Nadbor”, „Wróblina”, barki towarowej. Prowadziliśmy do sterówki, maszynowni. Zaglądali wszędzie. Ania Broniewska częstowała kawą i herbatą. Agnieszka Włostowska pieczołowicie skanowała rodzinne pamiątki. Hildegarda Sapok wspominała czas dzieciństwa i lata młodości spędzone na statkach odrzańskich. My opowiadaliśmy o odbudowie naszych statków, o programach realizowanych na ich pokładach, o studentach Politechniki Wrocławskiej dla których są miejscem nauki i pracy, o Bractwie Mokrego Pokładu, wspominaliśmy tych którzy odeszli na wieczną wachtę: Mariana Szwarca, Władysława M. Telusa, Mariana Kosickiego. Rafał Sapok zadeklarował, że poszerzy swą osobą grono „Bractwa Mokrego Pokładu”.

Któż z nas nie pamięta fotografii wykonanej wiosną 1956 r. przez kmdr por. Mieczysława Wróblewskiego. Utrwaliła rodzinną sielankę na pokładzie HP „Karkonosze”. Kołyski, dwoje bliźniąt, nad nimi kpt. tylnokołowca Reinhold Sapok, obok obierająca ziemniaki żona, dalej dziewczynka, córka kapitana z sąsiedniego holownika, kotwiczono burta w burtę na wrocławskich Osobowicach. Dzisiaj to zdjęcie już niemal kultowe. Ikona czasu, który odszedł w niepamięć. Pokolenia szyprów odrzańskich, pokolenia, w których zawód ojca przechodził na syna, wnuka, śląskie pokolenia budujące mitologię Odry.

Hildegarda urodziła się w Odrowążu, w roku 1930 w rodzinie szypra, właściciela barki „Alwine”. W wieku 8 lat ruszyła w swój pierwszy rejs do Berlina, później wielokrotnie żeglowała Odrą, Łabą, Mittellandkanalem, tak jak ojciec i jej dziadek. Na pokładzie spędzała wszystkie wakacje. Podobnie los związał z Odrą jej przyszłego męża. Także jego ro-

dzina utraciła po wojnie barcę, jego miejsce pracy padło łupem armii sowieckiej. Związał się z Polską Żegluga Odrzańską, z początkiem lat 50. awansował na kapitana HP „Karkonosze”. Na pokładzie holownika już stale towarzyszyła mu Hildegarda – żona i kucharz załogi w jednej osobie. A praca jej nie należała do łatwych. W długich rejsach załoga liczyła do 20 osób, wszystkich trzeba było nakarmić, zgromadzić prowiant, zapasy – a lodówek nie było. Tak nadszedł rok 1955. Do porodu brzemiennej Hildy pozostawało jeszcze kilka tygodni. Nie zdążyła zejść na ląd, powrócić do domu w Odrowążu. Zaskoczył ją czas rozwiązania. Na pokładzie HP „Karkonosze” powiła bliźnięta, córkę i syna, Renatę i Rafała. Wychowywały się tutaj do 1959 r., kiedy to 17 października na ląd zszedł i kapitan „Karkonoszy” – Reinhold Sapok, uzasadniając swą decyzję tym, że „nie odpowiada mi dalsza praca poza domem”. Imał się później różnych zajęć. Przez jakiś czas pracował w Fabryce Obuwia w Otmęcie, później w Fabryce Papieru w Krapkowicach, w końcu połączył się z rodziną w Niemczech. Ot, zwyczajny los Ślązaka, wciąż tęskniącego za Odrą.

Od dziada pradziada rod Sapoków żył z Odry. Barka stanowiła jego dom i warsztat pracy. Na jej pokładzie rodzili się i dojrzewali. W Odratrans SA do dzisiaj pamięta się o Antonim, Augustynie, Emilu, Henryku, Hubercie II, Janie, Janie II, Józefie I, Józefie II, Józefie III, Ludwiku, Serafinie, Waldemarze, Wernerze, Wiktorze. Wszyscy pracowali na statkach PŻO, później jej sukcesora – P.P. Żegluga na Odrze.

Emil, syn Karola, urodzony w Malni 14.08.1921 r. rozpoczynał karierę maszynisty w 1941 r. na statku ojca. W 1942 wcielono go do armii i posłano na front wschodni, a później zachodni. Po powrocie z niewoli angielskiej podjął pracę w żegludze jako sternik. W 1956 uzyskał patent kapitana. Wiemy, że w 1960 r. dowodził „Sędziwojem”, w 1976 barką bm-5172, W 1976 holownikiem motorowym „Barycz”. Hubert II urodził się 6 marca 1932 w

Odrowążu, od marca 1949 był praktykantem na statkach żeglugi odrzańskiej. Jan II (a właściwie Zygfryd) – syn Leona, doświadczonego szypra odrzańskiego – urodził się 7 lutego 1935 w Rozwadzie. Pracę w „Państwowej Żegludze na Odrze” podjął w 1949 – jako 14-latek. Najdłużej – bo do 1962 r. – pływał jako sternik holownika „Dobrosław”, a później do 1967 na „Bogumile”. Józef I od marca 1948 pływał jako kapitan.

Ale największą sławę zyskał wśród wszystkich Sapoków spod znaku „Ż” – Reinhold, urodzony w Odrowążu 17 listopada 1927 r., syn Rafała, właściciela i szypra barki. U niego też Reinhold w latach 1940-1944 terminował, przysposabiając się do roli bosmana. Później armia i niewola angielska, udana ucieczka na Śląsk, a od 7 maja 1946 r. praca w żegludze – najpierw bosmana na holowniku parowym „Katowice”, a od 1947 sternika na holownikach „Grunwald”, „Zielona Góra” i „Śląsk”. W 1949 wysłano go do Rotterdamu. Należał do załogi prowadzącej na Odrę „Mestwina”, bliźniaka „Nadbor”, któremu też „Nadbor” towarzyszył w ostatnich chwilach, gdy „Mestwina” w końcu lat 70. cięto w czeskim Melniku na złom.

Od 1 czerwca 1951 r., gdy zdobył patent kapitana, dowodził kolejno holownikami: „Dolny Śląsk”, „Mściwój”, „Jarowid”, „Perkun”, „Radgost”, „Kupała”, „Łada”, „Złоторia”, „Mestwin”, a wreszcie największym, którego ukochał i przeszedł nań na własne życzenie – „Karkonosze”. Obok żony, w 1959 r. trzon załogi „Karkonoszy” stanowili: Hubert – brat kapitana – sternik, maszyniści – Bronisław Romanowski i Stanisław Chwaliszewski, Tadeusz Błocki, Jan Domański, Jan Dublas, Stefan Machudera i Edward Pluskota.

Ich warunki życia tak opisywał w czerwcu 1959 r. na łamach „Gazety Robotniczej” Bolesław Bielec, dziennikarz, który odwiedził „Karkonosze”: „pod pokładem [...] są ich mieszkania. Schodzi się tam z pokładu wąskimi schodkami. Przeważnie jest to pokoi i kuchnia. Pomieszczenia małe, lecz przytulne i miłe. Kuchnia, jak napałek, jest czyściutko utrzymana i praktycznie urządzona. Peł-



Hildegarda i Rafał Sapok

no w niej schowków po rogach i ścianach z naczyńiami i żywnością. Zwraca przede wszystkim uwagę ład i porządek. Firanki, makatki wyszywane przez żony szyprów w wolnych chwilach długich rejsów nadają temu mieszkaniu dużo domowego ciepła. W pokoiku przy ścianie złożone łóżko. Na nim pod sufit ułożona pościel. Obok kredens ze „szkłem” – bo przecież ślub, urodziny, imieniny są z tradycji uroczyste obchodzone. Przy sąsiedniej ścianie mała kanapka. Na niej puszyste wyszywane poduszki dodają przytulności. Jak w ptasim gniazdku – ciasno, lecz przytulnie i miło. Jest też radio na baterie, czasem na normalny prąd – gdy na postojach w portach podłącza się [...] holownik do ogólnej sieci elektrycznej. Na niektórych barkach starych wodniaków można się zachwycać pięknymi meblami budowanymi specjalnie do mieszkań na barkach. Są małe, praktycznie skonstruowane i często pięknie stylizowane [...]. Jak przy wielu domach na lądzie i tutaj mają wodniacy ogródki, są kurki i pieski. Ogródek – to coś w rodzaju dziecięcej piaskownicy. Niska skrzynia o wymiarach dostosowanych do warunków na holowniku [...] stoi z ziemią na pokładzie. Rośnie w niej pod opieką gospożyny i dzieci szczypioerek, sałatka i inne jarzyny. Piesek na pokładzie ma budkę, gdzieś za rogiem sterówki, w dziobie podgają kury”.



Rodzina kpt. Reinholda Sapoka na HP Karkonosze
fot. M.Wróbiewski, 1956



Pociąg holowniczy Karkonosze

Kapitan Reinhold Sapok ma się dobrze, chociaż dotknął go zawał serca. Załoga „Nadbora”, a przede wszystkim i członkowie „Bractwa Mokrego Pokładu” i studenci pracujący w Międzywydziałowym Studentckim Kole Naukowym Politechniki Wrocławskiej „Ochrony zabytków techniki HP Nadbor” i

liczni wolontariusze, życzą mu wszystkiego najlepszego, nade wszystko zdrowia.

Oczekujemy chwili gdy na pokładzie ostatniego już Mohikanina, na pokładzie „Nadbora” stanie legenda Odry – Kapitan Reinhold Sapok.

Stanisław Januszewski

TRAMWAJ – TRAMWAJ WODNY – WTW

Część pierwsza

Tramwaj

(Ang.: *tram, tramway*, w USA: *street car*)

Pojazd szynowy zbiorowej komunikacji miejskiej i podmiejskiej. **Wozy** służące do przewozu ludzi lub towarów poruszają się po szynach żelaznych ułożonych w jezdnich lub chodnikach ulic, placów, itp. oraz po szynach ułożonych na podkładach (podobnych „kolejowym” – np. w parkach, terenach podmiejskich, itp.). Także po torowiskach wydzielonych. W systemach kombinowanych wozy przemieszczane są zarówno po torowiskach „tramwajowych” jak i „kolejowych” (dzięki podwoziom umożliwiającym przemieszczanie się wozów po dwóch różnych rodzajach szyn o dwóch różnych rozstawach).

Napędem pierwszych tramwajów były konie lub muły. Pierwsze – w 1832 r. Nowym Jorku (John Mason), w 1862 r. w Europie (w Kopenhadze), w 1877 r. we Wrocławiu.

Tramwaje kablowe (linowe) (opracowane przez Andrew Smith Hallidiego) wprowadzono w 1873 r. na ulice San Francisco, Sacramento i Clay. Wagony były ciągnięte za pomocą lin ułożonych w kanale pomiędzy szynami, nawijanych na bębny napędzane parą w siłowniach umiejscowionych na końcach linii. Począwszy od 1900 r. większość trakcji linowej zastąpiono elektryczną. Do dziś ulice San Francisco obsługują tramwaje kablowe, będące atrakcją dla turystów.

Tramwaje elektryczne – (elektryczna trakcja tramwajowa) zastąpiły tramwaje konne w latach 90. XIX w. i w pierwszych dwóch dekadach XX w. – w Europie i w USA. Pojawiły się także w większych miastach Azji, Afryki i Ameryki Płd. W Europie – ich szybki rozwój sprawił, że stały się głównym środkiem transportu miejskiego. Źródło napędu – prąd elektryczny przekazywany jest do wozów najczęściej poprzez pantograf, z sieci rozwieszonych ponad wozami.

Tramwaj wodny

Hydrobus – od nie używanej obecnie nazwy autobusu.

Mały statek pasażerski służący głównie do celów komunikacyjnych (transportu zbiorowego),

turystycznych, promowych w obrębie miast – ich akwenów i portów **kursujący wg ustalonego rozkładu jazdy.**

Tramwaje wodne we Wrocławiu

Małe statki pasażerskie służące głównie do celów komunikacyjnych (transportu zbiorowego), turystycznych, promowych w obrębie miasta – jego akwenów, portów, nabrzeży, przystani, kursujące wg ustalonego rozkładu jazdy.

Pojawiły się na Odrze górnej wrocławskiej wraz z pierwszymi statkami żeglugi parowej. Służyły miejskiej zbiorowej komunikacji osobowej w czasach, w których słowo „tramwaj” nie było powszechnie znane i – jako nowinka techniczna – kojarzone raczej z wozem lądowym, konnym – później wagonem „elektrycznym”. Tak więc należy mieć świadomość, że nazwa: tramwaj wodny jest współczesną nazwą określonego rodzaju transportu zbiorowego pochodzącą od powszechnie znanego na lądzie tramwaju – adaptowaną dla potrzeb poszukiwawczych odpowiedniej jednostki spełniającej tę samą funkcję na rzekach i kanałach, w dobie wzrastających potrzeb przewozowych aglomeracji ludzkich. Według tego „klucza” sięgamy w przeszłość – często podświadomie – poszukując pierwowzorów tak zdefiniowanych jednostek wodnego transportu osobowego, zbiorowego. Tu, czynimy to z pełną świadomością.

Tak więc ówczesne tramwaje wodne spełniały rolę atrakcyjnego osobowego transportu publicznego łącząc centrum miasta z Bartoszowicami (Wilhelmshafen). Przystanki (przystanie pasażerskie) w konstrukcji drewnianej i o ujednoczonej architekturze popularnego wówczas stylu widocznego na zdjęciach z przełomu XIX i XX wieku, zlokalizowane były przemiennie: raz na lewym – raz na prawym brzegu Odry łącząc atrakcyjne i modne miejsca ówczesnej rekreacji podmiejskiej: lokale gastronomiczno-rozrywkowe typu *établissement*, punkty przepraw promowych, mosty. Na Odrze dolnej wrocławskiej łączyły centrum miasta (np.: przystań przy ujściu Fosi Miejskiej do Odry) z Osobowicami prawdopodobnie jeszcze przed wybudowaniem Kanału Miejskiego i Służby Szczytniki w 1897 r. Oddana do żeglugi. nowa

droga wodna (Wrocławski Szlak Miejski) połączyła te dwa akweny w jeden system. Przede wszystkim dla większych barek towarowych ale również dla innych, w tym dla statków ówczesnego tramwaju wodnego (jeden z przystanków umieszczono powyżej mostu Trzebnickiego południowego na brzegu prawym Kanału).

Wraz z postępem technicznym, funkcje napędowe statków parowych przejmowały stopniowo silniki lub statki motorowe. Rolę tramwajów wodnych we Wrocławiu pełniły mogące zabierać jednorazowo na pokład po 50-60 pasażerów m.in.: „Sommerstraum”, „Wintermärchen I”, „Wintermärchen II”, „Graf Hatzfeld”, „Deutschland”, „Möwe”.

Bocznokołowiec „Wintermärchen I” – zbudowany w 1877 r. w Duisburgu, w stoczni Haniel, (po służbie na różnych akwenach innych miast europejskich, wielu przebudowach, zmianach armatorów) został zakupiony przez wrocławską firmę Kattein Reederei w 1924 r. W 1945 r. został zatopiony koło mostu Grunwaldzkiego we Wrocławiu. Po podniesieniu z dna i odbudowie nazwany najpierw „Kinga”, od 1950 r.: „Lenino” – był najstarszym na Odrze, jednym z pierwszych wspomagających jako tramwaj wodny odbudowywaną komunikację miejską Wrocławia po zakończeniu II wojny światowej. W 1948 r. podczas Wystawy Ziemi Odzyskanych (razem z „Rzepichą” i innymi) stanowił dużą atrakcję dla niezliczonej ilości pasażerów z całego kraju i z zagranicy. Pływał w Polskiej Żegludce na Odrze (później Żegludce na Odrze). Złomowany w 1965 r. Osiemdziesiąt lat pływania. Dwie bandery, czterech armatorów, sześć nazw – taką historię mają statki tamtych – minionych bezpowrotnie czasów. Pozostałe – nazwano: „22 Lipca”, „1 Maja”, „15 Grudnia”, „Grunwald”. Od lat 50. XX w. statki te pełniły już funkcje wyłącznie statków wycieczkowych. Ruch pasażerski sporadycznie obsługiwał również jeden z holowników tylnokołowych kursując min na Odrze górnej wrocławskiej do Wyspy Opatowickiej (zwanej też „Wyspą Miłości”). Do czasu wybudowania kładki dla pieszych nad nowym jazem było to najbardziej popularne we Wrocławiu miejsce rekreacji nadrzecznej Wrocławian. Dla ich potrzeb wybudowano nawet muszlę koncertową i przystań sezonową dla statków pasażerskich (od strony dolnego kanału służy Opatowice).

Wszystkie te (parowe czy motorowe) „poniemieckie” statki pasażerskie zostały zastąpione przez wprowadzone na Odrę wrocławską nowe, motorowe statki pasażerskie typu „SP-150” (5 statków typu „Goplana”, dwupokładowych) na 205 pasażerów każdy. Ze względu na swoją pojemność statki te nadawały się do obsługi dużych grup wycieczkowych w miesiącach czerwiec – wrzesień, co było niewątpliwie ich największą zaletą. Wadą



Bocznokołowiec parowy Lenino, fot. M.Wróblewski, 1958

natomiast : konieczność „pozyskania” co najmniej 40 osób aby odbyć rejs. Później minimum 20 pasażerów. Mimo, że na przystaniach były wystawione rozkłady jazdy. Gdy tymczasem tramwaje wodne we Wrocławiu o wymiarach dostosowanych do gabarytów drogi wodnej przebiegającej przez zabytkowe słuzy: Piaskową i Mieszcząską, wymagają pojemności 15–40 osób. Wykorzystanie ich nawet przy 25% frekwencji byłoby już opłacalne dla armatora (Marian Kosicki 2004 r.).

Próba reaktywacji tramwaju wodnego była budowa w 1969 r. nowej jednostki motorowej dla 55 pasażerów. Oficjalnym armatorem (dodajmy jedynym „białej floty” na Odrze) było Przedsiębiorstwo Państwowe Żegluga na Odrze we Wrocławiu. Ale tę jednostkę (dzięki wytrwałości działań grupy entuzjastów) wykonano w tak zwanym wówczas „czynnie społecznym”. Jej przemyślana konstrukcja i niewielkie zanurzenie umożliwiło przejście przez każdy kanał, słuzy, pod wszystkimi mostami i przybicie do niemal każdego nabrzeża czy brzegu Wrocławskiego Węzła Wodnego. Bazę napędową stanowił 1-cylindrowy silnik typu „PUCK” 15 KM, zastąpiony mocniejszym typu ANDORIA 37 KM. SP „Kaczuszka” – bo o niej mowa – po przebudowach, remontach, ulepszeniach na potrzeby pasażerów jako statek wycieczkowy pływa po dzień dzisiejszy po WWW.



Parowe statki pasażerskie na Odrze, 1915

Kolejne, różnorodne inicjatywy na rzecz włączenia Odry i jej bogatego systemu odnóg, dopływów i kanałów w system komunikacyjny miasta Wrocławia wygaszały rozbijając się o kolejne „mury niemożności”. Paradoksalnie – u podstaw tych „niemożności” leżały decyzje mające na celu (między innymi) chęć utworzenia z Wrocławia „Wenecji Północy”. Stała się rzecz najgorsza, czyli patowa. Przez wiele lat, głównie na Śródmiejskim Węzle Wodnym nie robiono nic! Efektem braku dbałości o infrastrukturę było systematyczne zamulanie się i zarastanie roślinnością odrzańskich odnóg po mury oporowe, skarpy i przyczółki mostów włącznie. Pomniejszało to również bezpieczeństwo przeciwpowodziowe zabytkowego centrum Wrocławia. Co ciekawe – niektóre z podjętych wcześniej decyzji blokują po dziś dzień inicjatywy rozwojowe nad rzeką, nie ograniczając się tylko do niemożności utworzenia nowoczesnej sieci tramwajów wodnych we Wrocławiu.

Porównując to, co się stało w tamtych latach: najpierw ze statkami parowymi floty pasażerskiej i niepasażerskiej, następnie z przystaniami, dalej

ze stanem nabrzeży czy odnóg rzeki – to utrzymanie na wodzie po dziś dzień najcenniejszych statków „białej floty” odrzańskiej, takich jak SP „Kacuszka” – można by nazwać cudem gdyby nie to, że ów cud wypracowali konkretni ludzie. W konkretnych ówczasie „warunkach”.

Pora w tym momencie na chwilę się zatrzymać aby wspomnieć niektórych z nich. Tych, którzy odeszli niedawno na „wieczną wachtę”:

Tadeusz Malkiewicz (* 05.09.1932 – †16.09.1997)

Marian Szwarz (*11.01.1939 – †10.03.2002)

Włodzimierz Telus (†2004 r.)

Marian Kosicki (†20.08.2007)

Cześć Ich Pamięci.

Opracowując ten artykuł korzystałem z wiadomości encyklopedycznych oraz z materiałów zawartych w ogólnodostępnych publikacjach i w materiałach Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Tam też odsyłam wszystkim zainteresowanym pogłębieniem wiedzy o historii pasażerskiej komunikacji rzecznej we Wrocławiu.

Ryszard Majewicz

Moje spotkanie z Westfalskim Muzeum Przemysłu

www.lwl.org/lwl/Kultur/wim/

Współpraca Fundacji Otwartego Muzeum Techniki z instytucjami kultury Europy sprawiła, że w sierpniu 2007 mogłam wraz ze studentem Politechniki Wrocławskiej, członkiem Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego „Ochrony Zabytków Techniki HP Nadbor” Krzysztofem Krawczykiem, odbyć miesięczny staż w Westfalskim Muzeum Przemysłu w Niemczech. Realizowaliśmy go w dwóch z ośmiu placówek należących do tej instytucji. Krzysztof, mieszkając przez miesiąc w Bocholt, gdzie w starej fabryce pomieszczono Muzeum Włókiennictwa, miał okazję wejrzeć w funkcjonowanie dużego muzeum, wciąż rozbudowywanego. Ja, z uwagi i na własne zainteresowania naukowe, spędziłam czas dotykając różnorodnych problemów związanych z problematyką górnictwa, mieszkając w Muzeum Kopalni Zollern w Dortmundzie, i współpracując z Kierownikiem Muzeum Kopalni w Bochum.

Oboje uczestniczyliśmy w przygotowywaniu wystaw czasowych, których otwarcie miało miejsce 17 i 18 sierpnia. Ja pomagałam w organizacji dwujęzycznej wystawy „Westfalczyki – Ruhrpöhlen”, mówiącej o emigracji i kulturze polskiej w Westfalii od 1870 r. do dzisiaj. Krzysztof współtworzył wystawę „100 Jahre Herding – Kunst. Visionen. Geschichte”, opowiadającą o historii tkalnic w Bocholt i miejscowej tradycji sztuki wzornictwa tkanin.

Współpracując z młodym zespołem, zarówno jeśli chodzi o kierownictwo Muzeum, jak i stażystów tam zatrudnionych, przekonałam się jak bardzo odmienne były moje pierwotne wyobrażenia na temat pracy w muzeum. To nie, jakby się здаwało, surowa świątynia zawieszona ponad czasem i w której czas jakby się zatrzymał. To miejsce, dzięki ogromnemu zaangażowaniu ludzi z nim związanych i ich aktywności, wynikającej nie tylko z konieczności wypełniania obowiązków, jak przystało na przykładowych Niemców, tętniło życiem każdego dnia.

Do naszych codziennych obowiązków, obok prac związanych ściśle z budową wystaw, należało również katalogowanie materiałów ekspozycyjnych, tłumaczenie tekstów plansz na język polski, bezustanne poszukiwanie w archiwach Muzeum odpowiednich materiałów, a także praca koncepcyjna nad nowymi projektami wystaw.

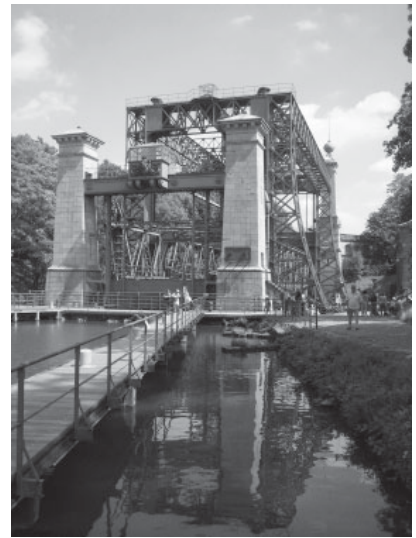
Codziennosc przekonała mnie, że miejsca nawet tak małe, jakim jest Muzeum Kopalni Hannover w Bochum, które nawet nie jest jeszcze oficjalnie otwarte dla zwiedzających, potrafią świetnie funkcjonować, promując wśród szkół programy specjalnie przygotowanych dla dzieci zajęć edukacyjno-rozrywkowych, do dorosłych zaś kierując oferty na organizowanie prywatnych przyjęć, chociażby z okazji ślubów.



Bottrop. Teatralna konstrukcja przestrzenna na hałdzie kopalni



Essen. Muzeum Designu w kotłowni kopalni Zollverein



Henrichenburg. Podnośnia statków

Nie sposób nie wspomnieć także o fantastycznej opiece i ciekawemu programowi, jaki realizowaliśmy podczas stażu. Wspólnie, lub niezależnie od siebie, zwiedzaliśmy liczne miejsca w Zagłębiu Ruhry, poczynawszy od najbardziej znanego, jakim jest kopalnia Zollverein w Essen. To nie tylko muzeum kopalni ale i znajdującej się na tym terenie koksowni i przyległego osiedla górniczego – zespołu wpisanego na światową listę zabytków UNESCO. Miałam też możliwość bliższego poznania innych pomników kultury technicznej: koksowni Hansa w Dortmundzie, gazometru w Oberhausen, kopalni w Nachtigal, i jednego z najbardziej urokliwych zabytków – podnośni statków Henrichenburg w Waltrop, na Kanale Ems-Dortmund.

Mam nadzieję, że moje doświadczenia staną się w roku przyszłym również udziałem kolejnych studentów Politechniki pracujących w Międzywydziałowym Studenckim Kole Naukowym „Ochrony zabytków techniki HP Nadbor”. To również znakomity pomysł spędzenia wakacji. Staże w Westfalskim Muzeum Przemysłu to nie tylko świetne wprowadzenie do pracy na rzecz muzealnictwa i ochrony dziedzictwa przemysłowego, ale także szansa poznania wielu miejsc znaczących dla historii industrialnej Europy. Można się tutaj sporo nauczyć i zawrzeć wiele interesujących przyjaźni.

*Doktorantka Wydziału Architektury PWr.
Agnieszka Włostowska*

V Sowiogórski Festiwal Techniki

Podobnie jak w roku ubiegłym i tym razem, widownią wydarzeń Festiwalowych był Dzierżoniów, Świdnica, Bielawa, Nowa Ruda i Lubachów.

W Dzierżoniowie festyn powiązaliśmy z zakończeniem rajdu samochodowego NIKON. Wspólnie z Dzierżoniowskim Ośrodkiem Kultury zaprosiliśmy mieszkańców miasta na koncert prowadzony na estradzie usytuowanej w rynku. Tutaj także prezentowały się Margonetki z czeskiego Broumova, znane mieszkańcom Dzierżoniowa już od pierwszego Festiwalu w 2003 r. W parowozowni proponowaliśmy wystawy „Zabytki przemysłu i techniki Rumunii” i „Westfalskie Muzeum Przemysłu”, projekcje filmów o zabytkach techniki Dolnego Śląska zrealizowanych przez TVP3 O/Wrocław wspólnie z Fundacją Otwartego Muzeum Techniki, a przybliżających m.in. zabytkowe statki Muzeum Odry FOMT we Wrocławiu, elektrownie wodne Odry, Kamiennej, Kwisy, Bystrzycy,

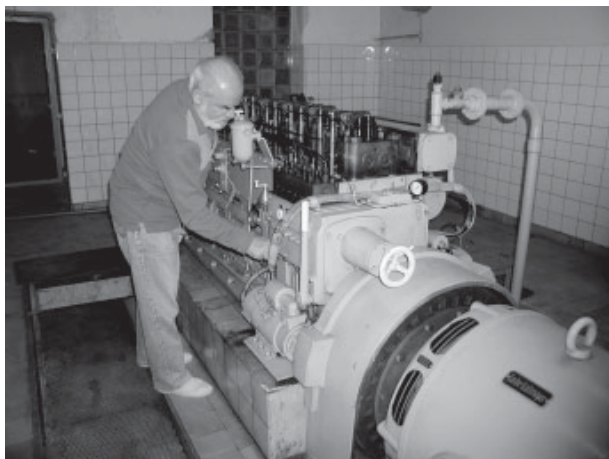
Bobru, zabytki sztuki górniczej Wałbrzycha i Nowej Rudy, wodociągi Wrocławia, bielawski BIELBAW, linię kolejową „Bystrzycka”.

Festiwal inaugurowaliśmy w niedzielę 9 września w parowozowni – sesją Międzynarodowego Warsztatu Naukowego Studentów i Letniej Szkoły Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego i Technicznego, prowadzonej w roku 2007 przy wsparciu programu operacyjnego „Edukacja kulturalna” Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Promowaliśmy przy tym 3 tom „Techniki w dziejach cywilizacji – z myślą o przyszłości”, zbiór prac studentów Uniwersytetu VIADRINA we Frankfurcie n/Odrą, Uniwersytetu Zielonogórskiego, Politechniki Śląskiej, Uniwersytetu Wrocławskiego, członków Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego Politechniki Wrocławskiej „Ochrony zabytków techniki HP Nadbor”, słuchaczy LSZODPiT i współpracowników Fundacji

Otwartego Muzeum Techniki. Podobnie jak we wcześniejszych edycjach tego wydawnictwa prowadzą nas w dzieje techniki i wynalazczości oraz różnych aspektów ochrony dziedzictwa przemysłowego Polski i Europy.

Polećmy artykuły Sławomia Łotysza o Józefie Sędzimirze – wynalazcy tunelu zatapialnego i Leo Melanowskim, zapomnianym pionierze motoryzacji, Adriana Perka o zegarkach mechanicznych z automatycznym naciąganiem w orzecznictwie patentowym XIX/XX w., Wojciecha Preidla – opowieść o demonach i zwierzętach podziemnych towarzyszących pracy górnika, o spotkaniach z europejskimi muzeami techniki Tomasza Dąbrowskiego, znakomite studium Grzegorza Węglarza o kolejowej sygnalizacji kształtowej i jej zabytkach na Dolnym Śląsku, Helgi Grune – 73-letniej, najstarszej studentki Uniwersytetu Viadrina – o mostach kolejowych Odry granicznej, Rafała Brzezińskiego – o browarach Gór Sowich, Grzegorza Hady-Jasikowskiego rzecz o motywach technicznych w detalu architektonicznym budownictwa Gór Sowich, Tadeusza Kłodowskiego – garść refleksji o prowadzonych od 2003 r. Sowiogórskich Festiwalach Techniki jako pomysły na promocję regionu. Niżej podpisany przybliżył wyniki swych studiów nad wynalazczością techniczną kręgu Wielkiej Emigracji (1831–1871) i spostrzeżenia z Włoch, gdzie sprawom ochrony dziedzictwa przemysłowego poświęca się w ostatnich latach wiele uwagi.

W parowozowni akcent położyliśmy na ekspozycję nowych nabytków Sowiogórskiego Muzeum Techniki, tych pozyskanych w 2005–2006 r. To między innymi magiel skrzyniowy z 1908 r. przekazany muzeum przez Komendę Wojewódzką Policji we Wrocławiu, liczniki wody z lat 30. XX w. – dar Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Dzierżoniu, agregat pompowo-parowy z 1898 r. pozyskany z Bielbaw SA w Bielawie, dłutownica z Instytutu Techniki Motoryzacyjnej w Warszawie, pochodząca z 1948 r. – z daru Stowarzyszenia Tech-



Agregat prądotwórczy Diesla w bunkrze w Świdnicy, 1938

ników Polskich w Ameryce, liczne lampy radiowe, sprzęt fotograficzny, projektowy filmowe etc. Uwagę zwracała imponująca kolekcja ręcznych wiertarek kolumnowych, zgromadzona przez Piotra Sarapuka ze Słupic k/Łagiewnik, a stanowić będzie ona ozdobę Jego prywatnego muzeum, które – mamy nadzieję – rozszerzy sieć przestrzennego Sowiogórskiego Muzeum Techniki.

Festiwalowi towarzyszył obóz Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego „Ochrony zabytków techniki HP Nadbor” i różne formy aktywności Słuchaczy Letniej Szkoły Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego i Technicznego. W dniach poprzedzających Festiwal owocowały również spotkaniami z uczniami 10 szkół średnich Dzierżoniu, Bielawy, Nowej Rudy i Świdnicy.

10 i 11 września zapraszaliśmy szkoły do parowozowni dzierżoniuwskiej, do Domu Technika w Świdnicy (tam prezentowaliśmy również wystawę „Zabytki przemysłu i techniki Rumunii”), do Domu Kultury w Bielawie, odwiedziliśmy szkoły Nowej Rudy. Studenci i Słuchacze LSzODPiT opowiadali młodszym kolegom o swych spotkaniach z zabytkami techniki, dzielili się doświadczeniami wolontariatu na rzecz ochrony dziedzictwa kultury technicznej regionu, zapraszali do współpracy. W spotkaniach tych w Dzierżoniu udział wzięło 360 uczniów, w Nowej Rudzie 180, w Bielawie 120, w Świdnicy 300. Prowadzili je m.in. Agnieszka Włostowska, Tadeusz Kłodowski, Tomasz Dąbrowski, Krzysztof Krawczyk, Grzegorz Bakuliński, Łukasz Grabowski, Rafał Brzeziński, Wojciech Preidl, Maciej Madziarz, Stanisław Januszewski. Projekcje multimedialne i filmów obsługiwal Marcin Wrzesiński, Mateusz Wójcik, Grzegorz Węglarz. O porządek zadbał kapitan naszego dźwigu pływającego „Wróblin” – Mieczysław



Budowa ekspozycji w parowozowni



Prelekcja w parowozowni Dzierżoniów



Drezyna Sowiogórskiego Bractwa Kolejowego

Balcerkiewicz i Ania Broniewska, najstarszy wiekiem i stażem wolontariusz Fundacji.

Projekcje prowadzono także 8 i 9 września w zabytkowej elektrowni wodnej „Lubachów”, w dniach Festiwalu udostępnionej przez Jeleniogórskie Elektrownie Wodne szerszej publiczności. W dawnej rozdzielni prezentowaliśmy wystawę „Elektrownie wodne”, kolekcję aparatury kontrolno-pomiarowej, a załoga elektrowni oprowadzała zainteresowanych po maszynowni i hali turbin, w tych dniach pracujących „pełną parą”.

8 września Słuchacze Letniej Szkoły Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego i Technicznego, studenci i goście Festiwalu uczestniczyli w laboratorium obszaru cywilizacyjnego. Program objazdu zabytków techniki regionu obejmował podziemny bunker, w którym w 1938/1939 r. usytuowano w Świdnicy stację wzmacniająca sygnały telefoniczne, pracującą do 2000 r. To jedno z ciekawszych dzieł techniki wojennej XX w., w pełni zasługujące na udostępnienie i szerszą ekspozycję, budowla zapewniająca załodze przeżycie ataku gazowego i przetrwanie w odcięciu od świata zewnętrznego przez 3 miesiące. Do dzisiaj trzymało tutaj sprawny agregat prądowłoczy, filtry powietrza, oryginalny system grzewczy i klimatyzacji, zbiorniki oleju, stację wodociągowa, pompownię ścieków, wiele urządzeń i instalacji. Szkoda, że urządzenia telekomunikacyjne zdemontowano po roku 2000. Podobna stacja utrzymana została w Londynie i pełni dzisiaj rolę muzeum.

Z bunkra przenieśliśmy się na linię kolejową – „Bysrzycką”, powstała w latach 102-1904, w 1990 wyłączoną z ruchu. Na odcinku 24 km. od Świdnicy Kraszowic do Jedliny Zdroju utrzymano do dzisiaj ok. 30 mostów i wiaduktów, wiele przepustów i budowli inżynierskich, dworce w Świdnicy Kraszowicach, Zagórzcu Śląskim, Jugowicach, Jedlinie. To otwarta księga historii budownictwa kolejowego na Śląsku. Przebyliśmy odcinek od Bystrzycy Górnej do Lubachowa i zesłaliśmy do elektrowni

wodnej Lubachów, powstałej z początkiem XX w. i wciąż pracującej w oparciu o oryginalne wyposażenie techniczne z 1913 r. To prawdziwe muzeum energetyki w ruchu.

Zwieńczeniem objazdu była kopalnia złota w Złotym Stoku, pasją Elżbiety Szumskiej udostępniana dla ruchu turystycznego. Dzieło wyjątkowe w skali Europy. Nic dziwnego, że w tym roku odwiedziło ją już niemal 100.000 zwiedzających. Tutaj można poczuć ducha kopalni, poznać jej model, metody eksploatacji kruszcu, przeróbki, wejrzeć w warunki pracy górników. Dzisiaj kopalnia służy programom oświatowym, ale i zabawie, i nie tylko. W Złotym Stoku stworzyła kilkadziesiąt miejsc pracy. Wytyczyła strategię rozwoju miasta – dzisiaj kojarzonego z jednym z ważniejszych punktów na turystycznej mapie Polski.

Festiwalowe imprezy, pokazy tresury psów policyjnych, sprzętu ratownictwa drogowego, zabytkowych maszyn i urządzeń (m.in. drewnianego krosna Jacquarda, maszyn elektrycznych Siemens z XIX i pocz. XX w., lokomotywy LS40 odbudowanej siłami studentów i Słuchaczy LSzODPiT), wystawy, prelekcje i prezentacje multimedialne zabytków techniki Gór Sowich, Polski i Europy, spotkania z uczniami szkół średnich, władzami samorządowymi regionu koronowała stała aktywność sporej grupy młodzieży festiwal obsługującej, wolontariatu, stanowiącego jego kapitał. Swoją wkład wniósł tutaj także Klub Motocyklowy „Apanonar” studentów Politechniki Wrocławskiej, prezentujących na festiwalowych arenach Dzierżoniowa, Świdnicy, Bielawy, Nowej Rudy, Lubachowa stare motocykle i wspomniane wyżej Margonetki z zaprzyjaźnionego Broumova.

W tym roku pogoda spletała nam figła. Było zimno. Imprezy plenerowe świeciły pustkami. Dopisały natomiast spotkania z młodzieżą szkolną. Z tej lekcji wyciągniemy nauki. Zapraszamy na VI Sowiogórski Festiwal Techniki w 2008 r.

Stanisław Januszewski

X Dolnośląski Festiwal Nauki

Na Politechnice Wrocławskiej odbywał się w dniach od 17 do 25 września 2007 r. Organizatorzy zaprosili do udziału także Fundację Otwartego Muzeum Techniki. Stale udostępnialiśmy statki Muzeum Odry FOMT, na które przybyło w tych dniach łącznie ok. 2000 osób.

Szerszy program prezentowaliśmy w piątek 21 i w sobotę 22 września. W piątek na DP „Wróblin” prof. Stanisław Januszewski rozpoczął festiwalowy festyn na statkach prelekcją „Dziedzictwo kultury technicznej Wrocławia” po czym młodzież szkolna spotkała się na DP „Wróblin” z weteranami żeglugi odrzańskiej: kmdr por. Mieczysławem Wróblewskim, kpt. Markiem Orłowskim i kpt. Mieczysławem Balcerkiewiczem. Otworzyliśmy również dwie wystawy. Na „Wróblinie” – Zabytki przemysłu i techniki Rumunii (w fotografii Camila i Iriny Iamandescu oraz Stanisława Januszewskiego) – owoc współpracy Komitetów Narodowych Polski i Rumunii Międzynarodowego Komitetu Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego (TICCIH), zrodzony też na kanwie aktywnego od 2004 r. uczestnictwa członków Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego PWR „Ochrony zabytków techniki HP Nadbor” w rumuńskich Międzynarodowych Warsztatach Archeologii Przemysłowej. Na HP „Nadbor” zaś wystawę prezentującą obiekty przestrzennego Westfalskiego Muzeum Przemysłu, muzeum, z którym od roku Fundacja zacieśnia współpracę. W kajucie seminaryjnej „Nadbor” wystawiliśmy także kilkanaście modeli statków odrzańskich (w skali 1:10), wykonanych w latach 70. XX w. przez uczniów wrocławskiego Technikum Żeglugi Śródlądowej a odnowionych w dwu ostatnich latach przez studentów Politechniki, słuchaczy wykładów z zakresu historii techniki i archeologii przemysłowej, na statkach Muzeum Odry FOMT prowadzonych.

W sobotę od 10⁰⁰–18⁰⁰ w kajucie wykładowej na DP „Wróblin” non-stop prezentowaliśmy filmy o zabytkach techniki Wrocławia, Dolnego Śląska, Polski, Europy, ale niewątpliwą atrakcją były całodzienne, gratisowe, 1,5-godzinne rejsy „Kaczuszką” po Śródmiejskim Węzle Wodnym. „Kaczuszkę” radiofonizowaliśmy dzięki czemu stale zmieniające się „załogi” mogły mieć bliższy kontakt z Ryszardem Majewiczem i Małgorzatą Książkiewicz – tegoroczną absolwentką geografii Uniwersytetu Wrocławskiego, która z powodzeniem obroniła pracę magisterską traktującą o dziedzictwie technicznym SWW, któremu to opracowaniu Fundacja matkowała. Opowiadali o historii żeglugi odrzańskiej, budowlach hydrotechnicznych SWW, przeprawach i mostach, portach i przystaniach, o wodociągach i innych pomnikach techniki na Odrę wrocławską nanizanych. Młodzież szkolna mogła

też spotkać się na „Kaczuszcze” z Magdaleną Cieślik z MSKN „Ochrony zabytków techniki HP Nadbor”, która w 2005 r. uczestniczyła w międzynarodowej ekspedycji na Wyspy Sołowieckie, problematyce ochrony dziedzictwa technicznego Wielkiej Sołowieckiej poświęciła też swą pracę dyplomową bronią na Wydziale Architektury.

Gośćmi szczególnymi były dzieci ze Szkoły Podstawowej nr 6 i Gimnazjum nr 3 w Nowej Rudzie oraz zespół Margonetek ze Szkoły Podstawowej w Broumovie (Czechy), z którą współpracujemy od 2003 r. i które corocznie uświetniają nasz Sowiogórski Festiwal Techniki. Kapitan Mieczysław Balcerkiewicz, Ania Broniewska i studenci z MSKN podejmowali tę grupę ciastkami, słodyczami i napojami, wprost na pokładzie „Wróblina”. Później Margonetki, na bulwarze, przed przystanią Muzeum Odry prezentowały swój kunszt.

Od 1100 do 1300 na pokładzie „Nadbor” znalazł się międzynarodowy zespół muzyczny „Terra” ale szybko estradę tę opanowały dzieci i dalej już wspólnie tańczyły i śpiewały a akompaniował im zespół Dimczy w części (może w trosce o bezcenne instrumenty) ewakuowany do łodzi ratowniczej.

Chwilę spokoju wprowadził kmdr por. Mieczysław Wróblewski, swymi wspomnieniami sięgającymi kampanii wrześniowej 1939 r., a walczył w Zatoce Gdańskiej na „Rybitwie”, której szlak bojowy zapisał złotą kartę chwały polskiej marynarki wojennej. Po wojnie dowodził na Bałtyku dywizjonem trałowców, z początkiem lat 50. trafił do Wrocławia, nad Odrę, z nią związał swą pracę i los i wciąż mimo, a może dlatego, że sięga wieku 92 lat żyje jej sprawami.

Dwoili się i troili kapitanowie Mieczysław Balcerkiewicz i Marek Orłowski. Tym bardziej, że zagładanie w zakamarki statków okazało się w końcu mniej frapujące aniżeli opuszczanie kominu „Nadbor”. Ale z doświadczenia wiemy, że z zapasów tych zwycięsko wychodzi zawsze komin, dla dzieci to sztuka wyczerpująca, stąd może przez kapitanów tolerowana.

Na brzegu prowadziliśmy stoisko książki, publikacji FOMT traktujących o historii techniki i ochronie zabytków techniki, statki stanowiły też płaszczyznę sympatycznych spotkań mieszkańców Wrocławia zainteresowanych Odrą. 25 września, już na zakończenie Festiwalu, odwiedziła nas Hildegarda Sapok, żona ikony żeglugi odrzańskiej – kapitana Reinholda Sapoka, z synem Rafałem, urodzonym w 1955 r. na pokładzie HP „Karkonosze”.

Festiwal Nauki był również festiwalem studentów, członków MSKN, którzy z pasją opowiadali o historii naszych jednostek, nie skąpili wysiłków by prezentować Muzeum Odry i własny udział w



Dzieci specjalnej troski nna pokładzie DP Wróblin



Margonetki przez Nadborem

ratowaniu zabytków techniki Odrzańskiej Drogi Wodnej. Dziękujemy załodze Nadbora: Agnieszce Włostowskiej, Magdalenie Cieślik, Małgorzacie Książkiewicz, Annie Broniewskiej, Tadeuszowi Kłodowskiemu, Tomaszowi Dąbrowskiemu i jej duchowi opiekunów – kapitanowi Mieczysławowi Balcerkiewiczowi. Dziękujemy wszystkim w

tekście tym wyżej wymienionym, których zaangażowanie dostarczało satysfakcji odwiedzającej nas młodzieży i mieszkańcom Wrocławia. Dziękujemy prof. Markowi Zającowi, koordynatorowi X DFN na Politechnice Wrocławskiej, że zechciał zaprosić nas do udziału w Festiwalu.

Stanisław Januszewski

Zawirowało na VIII Jesiennym Spływie „Dookoła Wrocławia”

22. września ogłosiłem otwarcie spływu. Organizator w przemówieniu powitalnym między innymi zwrócił uwagę uczestników na sposób zachowania się w śluży, ja z kolei dopowiedziałem jak należy płynąć koło przyczółka Mostu Uniwersyteckiego. Wieczorem dnia poprzedzającego imprezę zostałem zaproszony do uczestnictwa, przy okazji dowiedziałem się o zmianie trasy spływu. Zaszokowany próbowałem wyperswadować pomysł zmiany szlaku, jednak bezskutecznie – organizator przedstawił swoje racje. A było to tak:

Spływ zapowiadany folderami, rozesłanymi jeszcze przed spływem wiosennym (19 maja).

na dzień 8. września został odwołany z powodu wysokiego stanu wody a nowy termin ustalono na dzień 22. września. Na ponad 150 osób zgłoszonych do uczestniczenia w dniu 8. września, w dniu 22. września zgłosiło się tylko 52 osoby z 37 łodziami. Możliwość płynięcia starą trasą przekreślił brak wody w Kanale Miejskim, jedyne dojsię z bazy na Różance do Starej Odry i dalej do Odry przez śluzę Szczytniki. W tej sytuacji jedyną drogą do centrum Wrocławskiego Węzła Wodnego była trasa pod prąd Odrą Południową do śluży Mieszkańskiej i trudne przejście pod Mostem Uniwersyteckim. Organizatorzy zdając sobie sprawę z trudnościami związanymi z realizacją tego planu zadbali o przeprowadzenie wszelkich formalności organizacyjnych, ponadto zgodnie z wymogami zapewnili eskortowanie spływu przez Policję /na dolnym odcinku 1 łódź,- tak samo na gór-

nym powyżej śluży/. Ponadto na górnym odcinku dyżurował WOPR/. Na całej trasie uczestnikom towarzyszyły 2 łodzie /desantowe/ z ratownikami organizatorów. Szczególną uwagę zwrócono na wyposażenie wszystkich uczestników w kamizelki asekuracyjne i starannie kontrolowano ich wykorzystanie na trasie spływu.

Po starcie uczestnicy doszli do Odry Południowej i po około 2 godzinach weszli do śluży.

Pierwotny napęd urządzeń śluży ręczny zastąpiono silnikami elektrycznymi a uruchamianie ich ze skrzyni sterowniczej znajdującej się w połowie śluży. Obsługa przebiegu śluzowania za pomocą uruchamiania poszczególnych przycisków. Pierwszą czynnością było zamknięcie wrót, po czym uruchomienie przepustów, powodujące wlewanie wody do komory. W konkretnym przypadku woda gwałtownie wypływająca do komory spowodowała silne falowanie które spowodowało wywracanie się łodzi. Pierwszą wywrotkę zaliczyła łódź smocza z 10-cio osobową załogą i kapitanem którego miejsce jest usytuowane wysoko ponad wodą. Liczba kolejnych wywrotek zwiększała się szybko. Natychmiastowe wstrzymanie wody do śluży okazało się niemożliwym, Poziom wody z silnym falowaniem podnosił się. W komorze ratownicy pomagali ludziom znajdującym się w wodzie w dojsię do żelaznych drabin śluży prowadzących na brzeg. Były dwie po obu końcach śluży. Włączyli się ratownicy WOPR. W sumie wywróciło się 20 łodzi, 17 znajdujących się przy tylnych wrotach

utrzymała się na powierzchni. Uczestnicy ucierpieli przede wszystkim na skutek znalezienia się w wodzie, są straty w zakresie utraty osobistych rzeczy. W czasie akcji ratowniczej dwie osoby z poza uczestników skoczyły na ratunek do wody ponosząc w czasie uczestniczenia w akcji obrażeń wymagających interwencji lekarskiej. Funkcjonariusze Policji zapewnili porządek na terenie akcji, przetestowali trzeźwość słuzowego i zbierali informacje od poszkodowanych. Służba WOPR po zakończeniu akcji ratowania ludzi zajęła się prze-

szukiwaniem wody w śluzie oraz wyciąganiem zatopionego sprzętu.

Uważa się że główną przyczyną wypadku była nietrzeźwość słuzowego, jednak istotnym będzie sprawdzenie działania urządzeń śluzy zwłaszcza w zakresie możliwości sterowania szybkością przepływu wody oraz działań w sytuacji zagrożenia.

Krzysztof Białobłocki
Inicjator utworzenia Spływu Dookoła Wrocławia
w latach 1982-85 oraz od 2004 r.

Polski Kongres Górniczy 2007

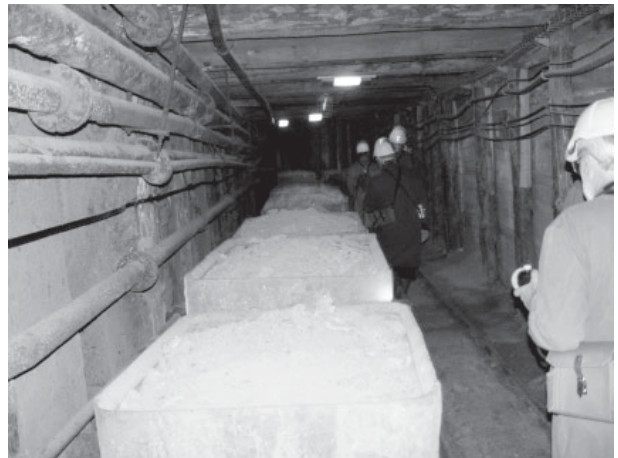
Górnictwo – przemiany i wyzwania XXI wieku

W dniach od 19 do 21 września 2007 r. w Krakowie odbył się Polski Kongres Górniczy. Zgromadził ponad 900 uczestników. Obrady prowadzono w 14 sekcjach. XIV sekcji organizowanej przez Radę Programową PKG i PK TICCIH „Górnictwo w czasie, przestrzeni, kulturze” przewodniczył prof. Stanisław Januszewski, przewodniczący Polskiego Komitetu Międzynarodowego Komitetu Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego (TICCIH). Radę programową Kongresu stanowili: dr inż. Piotr Buchwald – Prezes Wyższego Urzędu Górniczego, prof. dr hab. inż. Józef Dubiński – Prezydent Światowego Kongresu Górniczego i prof. dr hab. inż. Antoni Tajduś – JM Rektor Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie. W Radzie programowej Sekcji konstituowali dr inż. Eufrozyna Piątek – Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, dr inż. Jerzy Kicki – AGH w Krakowie, mgr inż. Ludomir Wiśniewski – Stowarzyszenie na rzecz restauracji i propagowania sztolni „Królowa Luiza” w Zabrze.

Fundacji Otwartego Muzeum Techniki powierzono przygotowanie wydawnictwa kongresowe-

go, książki „Górnictwo w czasie, przestrzeni, kulturze”. Prace 24 autorów, opatrzone wstępem prof. Stanisława Januszewskiego, podzielono na trzy części.

W pierwszej zawarto studia traktujące o historii i tradycji sztuki górniczej. Tutaj m.in. dr inż. Eufrozyna Piątek, wybitny historyk górnictwa dolnośląskiego, od lat związana z Fundacją Otwartego Muzeum Techniki, przedstawiła wyniki swych



Komora Haluszki w kopalni soli, 135 m pod ziemią.
Rozmowy w przerwie obrad



W wyrobiskach kopalni soli Wieliczka

wieloletnich badań nad kształtowaniem się organizacyjnych zasad działania dolnośląskiego górnictwa węglowego, od XV wieku do 1769 r. Dr Andrzej Wójcik (PK TICCIH) zaprezentował sylwetkę Józefa Cieszkowskiego i jego wkład w rozwój polskiego słownictwa górniczego. Dr Michael Farenkopf z Bergbaumuseum w Bochum omówił problematykę planowania przemysłowego w górnictwie górnośląskim czasu II wojny światowej i spuściznę architektów Fritza Schuppa i Martina Kremmera w zbiorach Bergbaumuseum. Dr Zenon Schidtke z Muzeum Miejskiego w Zabrze pisał o katastrofie górniczej w Courrieres w 1906 r. i jej wpływie na rozwój ratownictwa górniczego, w aspektach zwłaszcza polskich. Dr inż. Wojciech Preidl z Politechniki Śląskiej zaprezentował zapisy rosyjskiego oficera górniczego opublikowane po jego podróży po kopalniach śląskich w 1832 r. Dr Nadieżda Szczerbina z Akademii Nauk Rosji przedstawiła prace P.S. Pallasa, stanowiące dzisiaj znakomite źródło prowadzące w dzieje przemysłu Rosji XVIII w. Maciej Madziarz i Henryk Sztuk z Politechniki Wrocławskiej uwagę poświęcili historii i reliktom robot górnich związanych z eksploatacją rud chromu na Dolnym Śląsku.

Część drugą poświęconą archeologii przemysłowej otwiera artykuł prof. Stanisława Januszewskiego, stanowiący pierwszą w piśmiennictwie polskim próbę zdefiniowania tej nowej dyscypliny naukowej i jej metodologicznych podstaw, artykuł ilustrowany licznymi przykładami sięgającymi sztuki górniczej. Kolejne prace uwagę koncentrują na źródłach materialnych archeologii przemysłowej i sztuce ich interpretacji. Wskażmy na studium Adama Frużyńskiego z Muzeum Górnictwa w Zabrzu prezentujące kolekcję planów i rysunków technicznych tegoż muzeum. Na Marka Battka (FOMT) rzecz o wydobyciu i przeróbce kopalni w ilustracjach popularnych XIX-wiecznych leksykonów, Piotra Hnatyszyna z Muzeum Miejskiego w Zabrzu o śląskim fotografii Maksie Steckel'u, którego album fotografii „Czarne diamenty” powtórnie z okazji PKG wydano, poświęcając mu również towarzyszącą XIV Kongresowi wystawę. Dr inż. Jadwiga Barga-Więclawska zwróciła uwagę na środowisko przyrodnicze wychodni wapieni krzemiononośnych jako źródła informacji dla górników neolitu. Stanisław Firszt z Muzeum Karkonoskiego przedstawił wyniki badań archeologicznych prowadzonych na obszarze Jeżowa Sudeckiego, w swoim czasie znaczącego środka górnictwa rud złota i srebra. Tomasz Bugaj zaprezentował Główną Kluczową Sztolnię Dziedziczną jako świadectwo stanu techniki i technologii budownictwa podziemnego XVIII/XIX w. Dr inż. Waclaw Andrusikiewicz pisał o górnictwie rudnym i wciąż czytelnym w obszarze Tatr polskich reliktach starych wyrobisk. Artur Zbiegieni zaprezentował w końcu oryginalne studium traktujące

o zapoznanych urządzeniach hydrotechnicznych Kanału Kłodnickiego – unikatowych pochylniach do transportu górniczego, o wiele wcześniejszych od tych szeroko znanych z kanału Elbląskiego.

W części trzeciej uwagę skoncentrowano na problematyce ochrony materialnych dokumentów dziedzictwa górniczego. Prof. Piotr Strzałkowski z Politechniki Śląskiej przybliżył wybrane zabytki sztuki górniczej Polski, a Jan Gustaw Jurkiewicz, kierujący skansenem górnym „Królowa Luiza” zabytki techniki i architektury górniczej Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Dr Jerzy Bąbel przedstawił problemy ochrony kopalni krzemienia pasiastego w Krzemionkach Opatowskich, a Józef Tworek zagadnienia związane z ochroną i turystyczną eksploatacją podziemnych wyrobisk kopalni kredy w Chełmie. Elżbieta Szumska i Marek W. Lorenz przybliżyli problematykę ochrony i udostępniania największej atrakcji turystycznej Dolnego Śląska – kopalni złota w Złotym Stoku, która w 2007 r. przyjęła już niemal 100.000 gości. Zbigniew Barecki zaprezentował projekty prowadzonej przez siebie rewitalizacji zabytkowego szybu Maciej kopalni Concordia w Zabrzu – już dzisiaj udostępnianego dla ruchu turystycznego. Marek Barszcz (PK TICCIH) zrekapitulował w końcu stan ochrony prawnej zabytków techniki górniczej w Polsce.

Obrady Sekcji XIV prowadzono w miejscu wyjątkowym, w podziemnych wyrobiskach Kopalni Soli Wieliczka, w komorze Haluszki, 135 m pod ziemią. W trakcie dyskusji uwagę koncentrowano na cywilizacyjnych aspektach dziejów górnictwa polskiego oraz relacji pomiędzy techniką, człowiekiem i środowiskiem kulturowym. Mówiono o dziejach górnictwa w odsłonach wewnętrznych i zewnętrznych, o sprzężeniach pomiędzy górnictwem a geografiami i strukturą przemysłu, w końcu również o procesach przemiany doby dezindustrializacji i roli jaką w jej kontekstach przypisujemy ochronie tradycji i dziedzictwa górnictwa polskiego. Wiele uwagi poświęcono wymianie doświadczeń na polu ochrony zabytków i krajobrazów kulturowych zagłębi górniczych, tak w aspektach badań podstawowych i metodologii archeologii przemysłowej, interpretacji materialnych dokumentów dziedzictwa kulturowego, jak i utylitarnych związanych z włączaniem dóbr kultury w rytm współczesnego życia i ról przypisywanym im w aktywizacji społecznej, gospodarczej i kulturowej obszarów post-przemysłowych.

Obrady zakończyła kilkugodzinna wędrowka po wyrobiskach Kopalni Soli Wieliczka, tych nieudostępnianych dla ruchu turystycznego i szerzej nieznanym, tchnących autentyzmem budowli, nacieków, zbutwiełego drewna górniczych obudów, pordzewiałych torowisk, rurociągów, zawalisk, co rusz odkrywających gigantyczne komory, nieznanne zazwyczaj rzeźby i pomniki w soli.

Odrzańska Droga Wodna – europejskie dziedzictwo

Polski armator odrzański po zakończeniu II wojny światowej

Obok armatorów radzieckich na Odrze rozpoczął przewozy polski armator. Przybierał różne postacie, od niewielkiego wielofunkcyjnego przedsiębiorstwa, będącego jednocześnie administracją drogi wodnej, do dużej firmy zajmującej się wyłącznie masowym przewozem ładunków. Przedsiębiorstwo po kolejnych przeobrażeniach zmieniało nazwy oraz posiadało różne formy własności.

Komisariat Żeglugi na Odrze

Pierwszym po wojnie polskim armatorem na Odrze powołanym przez ministra komunikacji zarazem jako administracja odpowiedzialna za organizowanie żeglugi śródlądowej na rzece był Komisariat Żeglugi na Odrze. Powołany został w marcu 1945 r. Jego kierownikiem był w latach 1945-1946 Stanisław Juniewicz. Pierwszy rejs polskiego statku odbył się 22 maja 1945 r., a 19 sierpnia wyruszył na trasę z Koźła do Wrocławia pierwszy polski zestaw holowany załadowany 1000 t węgla. W początkowej fazie prowadzonej przez Komisariat działalności przewozowej rejsy polskich statków wiązały się z uzyskaniem od armii radzieckiej licznych zezwoleń na przejazdy przez odrzańskie śluzy i określone odcinki drogi wodnej. Doświadczenia zdobyte w tym okresie pozwoliły stwierdzić, że żegluga polskiego armatora po Odrze będzie możliwa dopiero po całkowitym przejściu rzeki.

Zapotrzebowanie przemysłu śląskiego na sprawny transport wodny rosło. Komisariat na początku 1946 r. miał spore trudności w wywozie ze Śląska węgla. Okazało się, że nie jest w stanie samodzielnie sprostać oczekiwaniom przemysłu. Z tego powodu przemysł Śląska rozpoczął starania o powołanie na Odrze komercyjnego armatora zdolnego zaspokoić jego potrzeby. Nowe odrzańskie przedsiębiorstwo armatorskie utworzone zostało z połączenia Komisariatu Żeglugi na Odrze i Działu Przeładunków Dorzecza Odry. Nowy armator został nazwany Żegluga na Odrze Spółka z o.o.

Żegluga na Odrze Spółka z o.o.

Udziałowcami powstałej w 1946 r. spółki, będącej komercyjnym podmiotem prawa handlowego, w następujących procentach byli:

1. Ministerstwo Komunikacji – 25 %,
2. Centrala Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego – 25 %,
3. Centrala Przemysłu Hutniczego – 20 %,
4. Zjednoczenie Fabryk Cementowych – 10 %,
5. Centrala Produktów Naftowych – 5 %,

6. samorząd Wrocławia – 5 %,
7. samorząd Szczecina – 5 %,
8. samorząd Poznania – 5 %.

Prezesem rady nadzorczej spółki został Z. Kornacki, dyrektorem naczelnym Z. Bęczkowski. Siedzibą spółki był Wrocław. Posiadała ona także oddziały w Gliwicach, Wrocławiu i Szczecinie oraz ekspozytury w Gliwicach, Koźlu, Opolu, Malczycach, Głogowie, Kostrzynie, Świnoujściu, Poznaniu. Spółce przekazane zostały wszystkie stocznie odrzańskie, w których remontowany był wydobyt z rzeki tabor.

Przeszacowany plan przewozowy i rozbudzone tym nadzieje na znaczną możliwość przewozową żeglugi śląskiego węgla w kierunku portu w Szczecinie, słabe wyniki ekonomiczne armatora wywołane niekorzystną umową podpisaną z armatorem radzieckim, a także konieczność dopłat do frachtu polskiego armatora z budżetu państwa, były powodem poddania w wątpliwość sensu istnienia przewoźnika odrzańskiego w formie spółki. Pod koniec 1947 r. zlikwidowano Żeglugę na Odrze Spółkę z o.o. W jej miejsce powstała Państwowa Żegluga na Odrze.

Państwowa Żegluga na Odrze – PŻO

W roku 1948 armator odrzański przybrał formę państwowego przedsiębiorstwa przewozowego pod nazwą Państwowa Żegluga na Odrze. Na podstawie dekretu z 3 stycznia 1947 r. o tworzeniu przedsiębiorstw państwowych oraz zarządzenia Ministra Komunikacji i Prezesa Centralnego Urzędu Planowania z 19 grudnia 1947 r. o utworzeniu państwowego przedsiębiorstwa pod nazwą Państwowa Żegluga na Odrze został powołany państwowy odrzański armator.

Z biegiem czasu pojawiły się trudności finansowe polskiego armatora. Ponownie powrócił temat konieczności zmian w zarządzaniu transportem wodnym na Odrze. Sytuację miała poprawić reorganizacja żeglugi śródlądowej w Polsce. 16 lipca 1949 r. zlikwidowano Państwową Żeglugę na Odrze, a w jej miejsce powołano Państwową Żeglugę Śródlądową.

Państwowa Żegluga Śródlądowa

W skład nowego przedsiębiorstwa, które zostało powołane w 1949 r., wchodziły dawne żeglugi: Państwowa Żegluga na Odrze oraz Państwowa Żegluga na Wiśle. Centralnie zarządzany polski armator, którego elementem był armator odrzański także przynosił starty. Decyzje w sprawie żeglugi na Odrze zapadały kilkaset kilometrów od prowadzonej działalności w oderwaniu od realiów panujących w rejonie Nadodrza.

Po kilku latach powrócono do starej koncepcji, utworzenia przedsiębiorstwa żeglugowego z siedzibą we Wrocławiu.

Przedsiębiorstwo Państwowe Żegluga na Odrze – PPŻnO

Zarządzeniem Ministra Żeglugi z 1 października 1951 r. powołano Przedsiębiorstwo Państwowe Żegluga na Odrze. Było to przedsiębiorstwo wielozakładowe, w którego skład wchodziły: wrocławski zarząd oraz placówki w Krośnie, Nowej Soli, Kostrzynie, Szczecinie, a także porty w: Gliwicach, Koźlu, Wrocławiu, Opolu, Malczycach, Cigacicach, warsztaty stoczniowe Wrocław-Osobowice, Malczyce oraz baza remontowa w Nowej Soli. Armator odrzański prowadził działalność w oparciu o narodowe plany gospodarcze. Ustawodawca miał obowiązek zapewnić, a przedsiębiorstwo wykonać 85% zadań w ramach ustalonych przez państwo planów oraz umów międzynarodowych podpisanych przez jednostkę nadrzędną, którą było ministerstwo. Pozostałą część zdolności przewozowej przedsiębiorstwo realizowało w ramach własnej akwizycji. Zasadą jednak było, że przewozy zapewniane w ramach narodowych planów gospodarczych miały pierwszeństwo nad przewozami pozyskiwanymi w ramach własnych działań przedsiębiorstwa. Słabe wykorzystanie taboru pływającego w latach 1953-1955, sięgające 68,8% oraz eksploatacja w złych warunkach nawigacyjnych powodowała nieregularność przewozową i utratę zaufania zleceniodawców. W roku 1970 dla poprawy wyników ekonomicznych transportu wodnego armator wprowadził trzymianową żeglugę całodobową. O tak zorganizowanym transporcie wodnym mówiło się już od czasu zakończenia wojny, miał to być jeden z podstawowych sposobów na podwojenie zdolności przewozowej Odrzańskiej Drogi Wodnej. W roku 1982 w nowych realiach polityczno-gospodarczych państwa został uchwalony nowy statut Przedsiębiorstwa Państwowego Żegluga na Odrze. Ustalał on, że armator jest przedsiębiorstwem pracującym na zasadach samodzielności, samorządności i samofinansowania, czyli ekonomicznej niezależności od państwa.

W latach 1988–1990 doszło do zmian ustrojowych w kraju. W wyniku zniesienia monopolu

państwa na przewozy transportem wodnym śródlądowym na Odrze zaczęły powstawać prywatne firmy armatorskie. W roku 1990 PP Żegluga na Odrze rozpoczęło sprzedaż nieproduktywnego majątku. Na okres przejściowy w ramach przedsiębiorstwa utworzono dwie spółki pracownicze:

1. Spółka „Transport spedycja składowanie”, dla której podstawowym rodzajem działalności było realizowanie przewozów;
2. Spółka „Infor”, która sprawowała opiekę finansowo-administracyjną nad realizacją przewozów.

ODRATRANS S.A.

Na podstawie ustawy o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych 1 kwietnia 1992 r. Przedsiębiorstwo Państwowe Żegluga na Odrze zostało przekształcone w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa – ODRATRANS Spółka Akcyjna. 2 września 1995 r., na podstawie przepisów z 1993 r., ODRATRANS S.A. została sprywatyzowana. Jej akcje zostały wniesione do VII Narodowego Funduszu Inwestycyjnego im. Kazimierza Wielkiego S.A. 13 czerwca 2003 r. VII Narodowy Fundusz Inwestycyjny zakomunikował, że akcje ODRATRANS S.A. sprzedaje dwóm spółkom z Gliwic: Izo-Erg i Izo-Invest zajmującym się produkcją tworzyw sztucznych. Głównym akcjonariuszem obydwu spółek jest francuski fundusz inwestycyjny – MISTRAL. Jak się okazuje, spółka Kotwica była gotowa kupić pakiet większościowy ODRATRANS po 16 zł za akcję, natomiast spółki z Gliwic zaproponowały 17 zł. Cały pakiet kontrolny akcji kosztował MISTRAL ok. 10 mln zł. W marcu 2004 nowy właściciel spółki ODRATRANS, firma Izo-Erg, kupiła także zaoferowane do sprzedaży przez państwo drugie co do wielkości przedsiębiorstwo żeglugowe w Polsce; Żeglugę Bydgoską. W roku 2006 fundusz MISTRAL sprzedał wrocławski port Popowice. Pieniądze z tej transakcji wykorzystane zostały do zakupu wiosną 2007 r. 72% udziałów we wschodniemieckim, niegdyś potentacie żeglugowym, Deutschen Binnenreederei AG. Prezesem niegdyś największych wschodnioeuropejskich przewoźników rzecznych w dniu 1 lipca 2007 r. został Niemiec Robert Baak.

Jan Pyś

W gazetach (lub czasopismach) napisali ... W telewizji pokazali...

„Ruscy”

Po tragicznych miesiącach oblężenia (i spaleniu Gdyni) w 1734 r., Rosjanie zajęli miasto, a (bo?) Francuzi po raz pierwszy oświadczyli, że „nie będą umierać za Gdańsk”.

Niebawem wydarzenia potoczyły się już warto. Według „GAZETY POLSKIEJ” – nr 16 (144) z 18.04.1996 r. „Historia Polski w niesamowitym skrócie” przebiegała następująco:

„1772 – weszli Ruscy
1792 – weszli Ruscy
1793 – weszli Ruscy
1795 – weszli Ruscy
1831 – Ruscy wyszli, ale znowu weszli
1863 – Ruscy wyszli, ale znowu weszli
1918 – Ruscy wyszli
1920 – Ruscy weszli, ale zaraz wyszli
1939 – weszli Ruscy
1944 – weszli Ruscy
1981 – podobno mieli wejść (Ruscy)
1992 – Ruscy mówią, że zaraz wyjdą
1993 – Ruscy wyszli
1994 – Ruscy mówią, że jeszcze wejdą
1995 – Ruscy mówią: NATO – przyjdzie czas!
1996 – Ruscy wymyślili „korytarz”, żeby mieli czym wejść.”

Ostatnio, w 2007 roku – może z żalu, że nie mogą wejść – rozpoczęli układanie rury wokół Polski po dnie Bałtyku, abyśmy pożałowali, że nie poprosiliśmy ich, żeby znowu weszli. (Porównaj tekst felietonu pt „Najazd”.) Na marginesie: tym razem za sprawą tej rury powraca jak bumerang odwieczna bezinteresowna miłość (choć czasem i nienawiść) dwóch Wielkich Narodów: niemieckiego i rosyjskiego. Aż serce (Polaka) rośnie.

Zaprezentowana powyżej, uproszczona i subiektywna – aczkolwiek prawdziwa – historia Polski dotyczy masowego wchodzenia bądź wychodzenia Ruskich. Wiązało się to ściśle z ruchami wojsk. Równolegle należało by dopisać historię wchodzenia i wychodzenia niewojskowego, indywidualnego Ruskich. Skąd się bowiem wzięła ulica Ruska we Wrocławiu? Ano stąd, że „od wieków” tu najzamożniejsi z nich najczęściej zatrzymywali się na nocleg. Gdy brakło miejsca w zajazdach – biwakowali wokół ognisk na Placu Solnym. Dlatego może nikomu nie przyszło (na szczęście!) do głowy, aby tę akurat nazwę zmieniać na inną – lepszą, godniejszą. I słusznie, ponieważ w trybie indywidualnym Ruscy – np. kupcy wchodzi i wychodzą (przyjeżdżają i wyjeżdżają) od setek lat i robią to najczęściej w celach pokojowych. Do Wrocławia przywożąc niegdyś np: futra, воск, kawior czy herbatę. Ostatnio najzamożniejsi z nich (patrz: *Monarchowie Wschodu*, „Wprost” nr 39 z 30.09.2007 r., s. 45–64) nie nocują już na ulicy Ruskiej. Za to najmniej zamożni kontynuują kupiecką tradycję Ruskich, przybывая z bardziej

urozmaiconym asortymentem towarów i nie tylko, do Warszawy na Stadion Dziesięciolecia (ten rozdział handlu Polaków z Ruskimi, według rozlicznych doniesień nie tylko gazet i czasopism ma zakończyć się z końcem bieżącego 2007 roku). Ale nie rozpaczajmy. Przyjeżdżają przecież także na rozliczne budowy, a niektórzy wchodzi nawet wprost do naszych domów, mieszkań, a wręcz pokojów, gdzie jak onegdaj w namiotach, ziemiankach czy szałasach, najłatwiej budować pokój między narodami.

Przypomina o tym potomek tych, którzy musieli przybyć do Wrocławia szlakiem dawnych (w tym ruskich) karawan kupieckich, nie mogąc już tam powrócić, choć zapewne bardzo tego pragnęli

Kapitan „NEMO”

P.S. Może Ktoś pomoże Kapitanowi „NEMO” sklasyfikować przybycie w/w szlakiem – jego przodków? Czy przybyli do Wrocławia w trybie zbiorowym czy raczej indywidualnym? Wojennym, powojennym? Powszechnie wiadomo, że przybywali nastawieni wojowniczo bo musieli wojować o swoje życie dość często po wojnie, choć ta skończyła się: wg NIERUSKICH ósmego, a wg Ruskich dziewiątego maja 1945 r. Bywali więc mocno wkurzeni raczej, także z bardziej prozaicznych powodów. Mieszkający TU Polacy mówili o nich „RUSCY” choć w miejscach swego urodzenia z urodzonymi TAM Ruskimi żyli pokojowo, a ruskie, to oni owszem zjadali ale – pierogi. Czy w trybie pokojowym? Wszak zawdzięczali to Pokojowym Konferencjom Międzynarodowym. Ustalenia TYCH Konferencji podpisywali miłujący Pokój Najwyżsi Przedstawiciele: USA, Królestwa Wielkiej Brytanii i Rosji Radzieckiej. Czy wyjeżdżali jeszcze z Polski? Czy przybyli już do Polski? Czy dzięki przybyciu w tamtym czasie do Wrocławia uniknęli stania się Ruskimi na zawsze?

Historia bywa tak bogata i skomplikowana, że potrzebny jest dystans, aby losy pojedynczych ludzi nawet po odkryciu i poznaniu precyzyjnie sklasyfikować, przyporządkować. Tym na szczęście zajmuje się statutowo FOMT.

Korespondencje prosimy kierować na adres:

**H/P „Nadbór”, Górny awanport śluży Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wypiańskiego 27
e-mail nadbor@pwr.wroc.pl; http://www.nadbtor.pwr.wroc.pl. „Bractwo Mokrego Pokładu”**

Redaktor Marian Kosicki, red. techn. Marek Battek

**Mecenas Biuletynu: Browary Dolnośląskie „PIAST”; ODRATRANS S.A.; Fundacja Regionu Wałbrzyskiego;
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wrocław, PH „OLA” Sp. z o.o. Wrocław**