

# PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie  
[www.fomt.pl](http://www.fomt.pl)

Biuletyn Nr 154

Rok XIV

Czerwiec 2016 r.

## Port Popowice jakiego nie znamy

W tym miejscu każdy kamień, każda resztką budowli i każdy skrawek nabrzeża przechowują tajemnicę przeszłości, a każda droga na terenie byłego portu Popowice przenosi nas w dawny świat jego świetności zrodzony z kultu sił podporządkowania przyrody człowiekowi.

Frankfurdzkie Towarzystwo Kolei Towarowej wybudowało w latach 1887/88 własny port wraz ze stoczną przy lewym brzegu Odry na wrocławskich Popowicach. Lokalizacja ta, obejmująca powierzchnię 9 ha i 52 ary, jest usytuowana bezpośrednio przy węźle kolejowym Wrocław Popowice i ma z nim bezpośrednie połączenie torowe oraz posiada dobre połączenie drogowe z centrum miasta. Bliskość popowickiego węzła kolejowego owocowała stosowaniem takiej samej taryfy kolejowej na terenie portu nawet w przypadku zamkniętej żeglugi. Przy wschodniej stronie portu usytuowane było dwustumetrowe nabrzeże wraz z wywrotnicą wagonową do załadunku węgla, trzema parowymi żurawiami o udźwigu 2–2,5 ton, ręcznym żurawiem, wagami pomostowymi itp. Zachodnia strona portu służyła jako miejsce przeładunku cynku, tarcicy i wyposażona była w odpowiednie urządzenia załadunkowe. Nabrzeże to kończyło się ślipami wraz z parową maszyną wyciągową w którą wyposażona była stocznia. W części magazynowej znajdowały się cztery duże kryte magazyny składowe - największy o długości 130 metrów, jak również obszerne place składowe na wolnym powietrzu dla składowania towarów takich jak surówki, żywice itp. Dla szczególnych towarów przeznaczone były składy wolnoctłowe. Podczas gdy towar znajdujący się w mieście Wrocław podlegał opodatkowaniu na terenie

portu był wolny od cła. Portowy ruch kolejowy był obsługiwany przez dwie lokomotywy i dziewięć wagonów kolejowych a cały teren portowy wyposażony był w elektryczną instalację oświetleniową. Operacje przeładunkowe na terenie popowickiego portu na początku jego działalności wynosiły średnio:

- z wagonów, furmanek lub magazynu na statek lub do magazynu – 97370 t.
- ze statku na wagony, furmanki lub do magazynu – 65620 t.
- z magazynu na wagony lub furmanki – 12160 t.

Stacja przeładunkowa (Umschlagstelle) była natomiast budowana etapami. Pierwsze próby budowy na lewym brzegu Odry stacji przeładunkowej z połączeniem jej z otwartą w 1856 r. linią kolejową do Poznania czynił w latach 1854-1868 radca miejski i kupiec Schierer, jednak nie znalazł wówczas towarzystwa kolejowego chętnego do takiej inwestycji. Budowę stacji przeładunkowej musiała się więc zająć Państwowa Kolej Królewsko Pruska (Königlich Preußische



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



Eisenbahn). Pierwszy etap budowy stacji przeładunkowej ukończono 08.05.1882 r. Powstała wówczas pierwsza wywrotnica, później dobudowano dwie kolejne. Warto zatem podkreślić, że stacja przeładunkowa i port były odrębnymi organizmami gospodarczymi, z dwoma różnymi rodzajami własności - państwową (stacja) i prywatną (port). Wspólnie korzystano z bocznic równoległych do koryta Odry, przy czym, stosowano te same stawki kolejowych opłat fiskalnych - i dla stacji, i dla portu. Patrząc od strony Odry wygląda na to, że teren, na którym znajdowały się wskazane wyżej bocznic zostały sztucznie usypany a ziemię w tym celu wzięto z miejsca, gdzie dzisiaj znajdują się łączki i mały park. Ogrom prac ziemnych, które wykonano był doprawdy imponujący, biorąc pod uwagę ówczesne możliwości techniczne.

O pewnej wyjątkowości tej bocznicy świadczy fakt, że stacja przeładunkowa na Popowicach była jedynym miejscem, które posiadało taki właśnie rodzaj nabrzeża przeładunkowego - z torem przy nurcie rzeki. Na bocznicy przeładowywano towary zakwalifikowane w grupie „A” czyli nie wymagające urządzenia przeładunkowego (żurawia) i magazynu. Towary przenoszono więc bezpośrednio z wagonu na

barkę lub odwrotnie. Nie sprecyzowano jakie to były dokładnie towary, ale można się domyślać, że mogły to być zarówno towary masowe luzem (cukier, nawozy, płody rolne, itd.), jak i w opakowaniach (workach, skrzyniach, beczkach). Przenoszenie tych dóbr odbywało się zapewne za pomocą wózków lub tacek po jakichś trapach łączących wagon z barką. Na pewno była to praca bardzo ciężka i można przypuszczać, że to głównie robotnicy pracujący właśnie przy przeładunku towarów na tej bocznicy korzystali z budynku socjalnego

### Wywrotnice wagonowe

O zasadzie działania wywrotnic pisać nie trzeba, bo to jest zapewne zrozumiałe dla wszystkich. Grawitacyjna wywrotnica wagonowa wykorzystywała najprostsze reguły mechaniki - zmianę położenia środka ciężkości wagonu ładownego i próżnego oraz różnicę energii potencjalnej w obu tych stanach. Dodam tylko, że w tamtych czasach istniało wiele różnych rozwiązań (inaczej mówiąc: systemów) wywrotnic wagonowych, zarówno grawitacyjnych, jak i z napędem zewnętrznym. Wywrotnice stosowane na Popowicach, częściowo w Koźlu i Malczycach pochodziły z







GHH - Gutehoffnungshütte (po polsku: Huta Dobrej Nadziei) czyli znajdującego się w dzielnicy Sterkrade niemieckiego miasta Oberhausen zakładu, który w tamtych latach hutą był tylko z nazwy, gdyż od 1873 r. był już dużą fabryką produkującą maszyny i urządzenia dla różnych gałęzi przemysłu. Napisu „Gutehoffnungshütte Sterkrade” można się po uważnym wpatrzeniu doczytać na zdjęciach pokazujących istniejący jeszcze relikwyt wywrotnicy z tabliczką z nazwą producenta umiejscowioną na najwyższej osi z blokadami do kół zębatach sterujących nachyleniem lejów zsypanych.

Natomiast wieżowe wywrotnice z Koźła były już urządzeniami nowocześniejszymi i wygodniejszymi w obsłudze, gdyż dzięki możliwości zmiany położenia wagonu na wysokości lepiej można było je dopasować do zmiennych stanów wody i różnego położenia krawędzi burt barek i statków. Dodatkową zaletą była możliwość większego zbliżenia wagonu do jednostki pływającej. Prawdopodobnie podczas którejś z powodzi na początku XX w., kiedy to poziom wody w Odrze mógł nawet osiągnąć wysokość połowy ceglanej konstrukcji cokołów wywrotnic (metr poniżej szyn uchylnej platformy wywrotnicy) podmyta została środkowa z nich, a jej odbudowa nastąpiła w 1912 r.

Z powojennych zdjęć wynika, że wywrotnica nr 1 została zniszczona i nie odbudowano jej (ślady zniszczenia górnej części cokołu widoczne są do dziś), użytkowano więc tylko wywrotnice nr 2 i 3. Natomiast na mapie PKP z 1975 r. tory prowadzą tylko do wywrotnicy nr 2, wywrotnica nr 3 była już wówczas całkowicie wyłączona z eksploatacji.

### Gospoda przy stacji

Jej nazwa jest pewną grą słów bo „Zur Kippe” dosłownie znaczy na „Na skraju” ale po



niemiecku wywrotnica wagonowa do węgla (najważniejsze przecież urządzenie przeładunkowe na stacji) zwie się Kohlenkipper, a bardziej potocznie mówi się Kohlenkippe, co skrócić można do Kippe więc nazwę gospody można by zapewne także przetłumaczyć jako „Pod wywrotem” albo bardziej potocznie „Pod wywrotnicą”. Właścicielem był niejaki pan F. Linke. Skarpa ogródka przed gospodą graniczyła z torem nabrzeżnej bocznicy. Budynek jest dzisiaj w opłakanym stanie, częściowo zniszczony, z wieloma wykonanymi sposobem gospodarczym drewnianymi dobudówkami. Dane mi było wejść do środka, na podłodze (i bodajże na ścianach) niegdysiejszej kuchni zachowały się jeszcze oryginalne kuchenne kafle. Gospoda, z racji oddalenia w ówczesnych czasach od zabudowań miejskich, służyła przede wszystkim pracownikom stacji, obsłudze torowej, pracownikom rozładunku, kolejarzom i marynarzom. Tak pół żartem to się kiedyś zastanawiałem, czy nie było jakichś poważnych wypadków przy tej knajpie. Na człowieka wracającego na lekkim rauszu z gospody czyhały same niebezpieczeństwa, z trzech strony tory kolejowe, w pobliżu jeszcze Odra.



## Ustęp

Ponieważ żaden budynek na terenie stacji nie posiadał własnego ustępu postawiono jeden „centralny”, który służył wszystkim osobom przebywającym na stacji. Korzystali z niego też zapewne klienci gospody. Znajdował się po wschodniej stronie budynku stacyjnego (przy przewodzie wiatrów zachodnich na tych terenach, miejsce wybrano jak najbardziej właściwie) i był od niego oddalony o ok. 20 m. Z przykro-

ścią należy stwierdzić, że żadnej kanalizacji miejskiej wówczas tam nie było a wszystkie ścieki spływały prosto do rzeki.

Ustęp istnieje do dzisiaj, część od strony Odry dobudowano (zapewne po wojnie), w części oryginalnej zachowały się cztery pary drzwi wejściowych do poszczególnych „przybytków”.

Materiały dotyczące stacji kolejowej czerpano z portalu [www.zegluga.wroclaw.pl/](http://www.zegluga.wroclaw.pl/)

*Janusz Fąfara*

## Noc Muzeów Muzeum Odry 14 maj 2016

W sobotę 14 maja na ścieżce holowniczej awanportu górnego śluzy Szczytniki pojawiły się setki Wrocławian wieczorem i w nocy odwiedzający flotyllę Muzeum Odry FOMT.

Największym zainteresowaniem cieszyła się barka „Irena”. Nic dziwnego skoro Noc Muzeów inaugurowała jej szerokie publiczne udostępnienie, po remoncie trwającym dwa lata bez mała.

Wszystko zaczęło się o godzinie 16. Wrocławscy artyści (Katarzyna Bobiec, Małgorzata Et Ber Warlikowska, Anna Kutera, Romuald Kutera, Anna Klimczak-Dobrzaniecka, Andrzej Klimczak-Dobrzaniecki, Witold Liszkowski, Anna Marchwicka, Marek Marchwicki, Jolanta Nitka Nikt, Zdzisław Nitka, Wioletta Wrona-Gaj) zaprosili nas na otwarcie multimedialnej wystawy „Sztuka na Wodzie”. Prezentowali swe prace malarskie, grafikę, fotografię, szkło i rzeźbę. Ich wystawie i dorobkowi Fundacja Otwartego Muzeum Techniki poświęciła starannie edytorsko wydany przez dzierżoniewskie wydawnictwo „Edytor” Tomasza Ligęzy, nota bene od marca członka Rady Fundacji, Katalog „Sztuka na Wodzie”. Dyskusjom nie było końca. Miejsmy nadzieję, że „Awanport Gallery” funkcjonująca

dotychczas na „Nadborze” i „Wróblinie” częściej gości na barce.

Około 18 rozpoczęliśmy w dużej ładowni pokaz filmu „Kapitańskie opowieści. Krótka historia odrzańskiej żeglugi”. Trwał już do końca imprezy, do 23, chociaż wcześniej zakładaliśmy, że statki opuścimy o 22. Ogromnym zainteresowaniem w ładowni dużej cieszył się 55-calowy stół multimedialny, tego dnia rankiem ledwie zmontowany i przy udziale Muzeum Odry odwiedzających skonfigurowany i ad hoc uruchomiony. Wgraliśmy wirtualny spacer po statkach Muzeum Odry – dzieło Wojciecha Gidela złożone z 13 panoram, w tym także panoram wnętrza barki, maszynowni Nadbora, maszynowni dźwigu, siłowni energetycznej i lectorium Wróblina. Za kilka tygodni panoramy ścieżki holowniczej przejdą do historii i trafią do naszego archiwum. Zastąpimy je nowymi ujęciami, podobnie wnętrza barki, bezustannie się w ostatnich tygodniach zmieniające wskutek zabudowy systemów wystawienniczych i multimedialnych.

W ładowni dużej ok. 18 Kasia Bobiec, która przed kilkoma ledwie minutami dała się nam

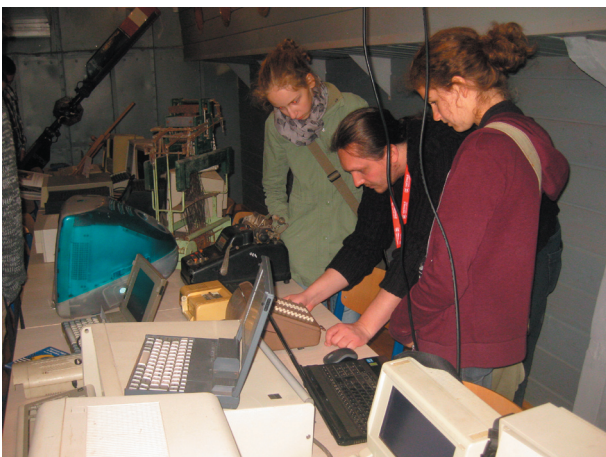






poznać jako nimfa wodna i utalentowana piosenkarka, z dachu sterówki (a i później z łodzi kotwionej pośrodku awanportu szczytnickiego) śpiewem wyrażająca troskę o środowisko przyrodnicze Białowieży, poprowadziła warsztaty modelarskie dla najmłodszych, z mamami, babciami i tatusiami przybyłymi na barcę. Z pasją kleili kartonowy model Nadbora, odkrywając przy tym, że jeden z elementów – nadbudówkę dziobową – przeskalowano drukując plansze modelu. Nie przeszkodziło to dobrej zabawie.

W ładowni małej urządziliśmy ekspozycję ok. 20 minikomputerów, pochodzących z kolekcji Artura Piotrowskiego, obejmującej ok. 150 obiektów, dokumentujących rozwój historyczny i techniczny PC-ów, a w 2009 roku ofiarowanej Fundacji, stale rozbudowywanej darowiznami sprzętu, ale niestety rzadko udostępnianej, także z braku możliwości lokalowych. Myślimy o nabyciu starej barki motorowej i po jej remoncie urządzenie w ładowniach, na powierzchni i 350 m<sup>2</sup> stałej ekspozycji komputerów, także Odry 1305 – jednej z trzech utrzymanych w Polsce. Ekspozycji towarzyszył film autorstwa ś.p. Henryka Pachy, jednej z ikon wrocławskiej telewizji, pioniera i niestrudzonego propagatora krótkofalarstwa, który poprosił Artura Piotrowskiego o opowieść o swojej pracy w paryskim oddziale



Heathkit, firmy, która jako jedna z pierwszych na świecie wypuściła w 1975 r. na rynek mini-computer do samodzielnego montażu.

W ładowni tej, ledwo co wyposażonej przez wrocławskiego „Senatora” w gablotę wystawienniczą pomieściliśmy również 5 plansz prezentujących zabytki budownictwa wodnego Wrocławskiego Węzła Wodnego.

Ruch na barce był tak duży, że umknęły nam występy Kasi na łodzi. Od czasu do czasu mogliśmy tylko spojrzeć na pokłady Nadbora i Wróblina. Ruch był tam tak duży, że „zmykaliśmy” do ładowni barki, preferując tłok większy, ale własny. Byliśmy mocni wiarą (Anna Kutera, Grzegorz Szerszeń, Marcin Dudkowski, Marcin Gruca, Ireneusz Hinze), że w maszynowni i na pokładzie Nadbora znakomicie sobie poradzą kpt. Jerzy Onderko i Ryszard Majewicz – znakomity znawca Odry wrocławskiej, na dźwigu pływającym zaś kpt. Mieczysław Balcerkiewicz i wspierający go od czasu do czasu Ireneusz Hinze i Marcin Dudkowski.

Skorzystaliśmy przy tym z pomocy odwiedzających Muzeum Odry i przenieśliśmy z





Wróblina na dziób barki żurawik kotwiczny i kotwicę czterołapową, ważącą bagatelka ok. 200 kg. Skorzystaliśmy przy tym z naszej łodzi motorowej jako środka transportu i z łodzi, dzięki wysiłkowi i pomysłowości wolontariuszy podaliśmy kotwicę na dziób „Ireny”. Była to pomoc nieoceniona. Już niedługo wypływamy barką w dwutygodniowy rejs do Nowej Wsi na Kanale

Gliwickim (1-14.06.2016, patrz: [www.fomt.pl](http://www.fomt.pl)). Do tego czasu musimy wyposażyć jednostkę w wyposażenie pokładowe, służące bezpieczeństwu barki i załogi, zakończyć meblowanie kubryka, co złożyliśmy na barki wrocławskiego „Senatora”, montaż i konfigurację tabletów i kiosków interaktywnych, systemu nagłośnienia zewnętrznej barki etc.

Noc Muzeów była w tym roku dla nas o tyle inna, że dostarczyła doświadczeń, które służyć będą „Odrzańskiej Odysei”, tak bowiem nazwaliśmy nasz projekt działań edukacyjno-oświatowych, festynów, zabaw, inscenizacji teatralnych prowadzonych na barce, w jej wędrówce na trasie Wrocław – Kędzierzyn-Koźle – Wrocław.

Cieszy nas tak ogromne zainteresowanie barką, manifestacja potrzeby rozwijania Muzeum Odry. Mamy nadzieję, że w roku przyszłym nasza oferta programowa Nocy Muzeów będzie ciekawsza i zyska jeszcze większe zainteresowanie.

Dziękujemy Wrocławianom za obecność na naszych statkach i zapraszamy na prowadzone na ich pokładach działania. Prosimy o czynne włączanie się w nasze inicjatywy, zapraszamy do odgrywania ról wolontariuszy Muzeum Odry i Fundacji. Razem ożywimy Odrę.

*Stanisław Januszewski*

## Noc muzeów w niegowskim młynie

W dniu 13 maja 2016 r. o godz. 18.30 zabytkowy młyn „Nowość” w Niegowie po raz trzeci otworzył swoje wrota, witając gości, którzy przybyli na imprezę w ramach Nocy Muzeów.

Dla odwiedzających młyn czekały specjalnie przygotowane wystawy:

- „*Józef Kućmierowski – pierwszy prezes Bractwa Zabrodzkiego- jego życie i twórczość*”. Ekspozycję przygotowała Barbara Redlicka, gromadząc materiały od rodziny, znajomych i Bractwa Zabrodzkiego. Pogrupowała je w określonych blokach tematycznych, prezentujących główne okresy życia śp. Józefa Kućmierowskiego;
- „*Wypalankowy świat – przyroda, architektura, portret*”. Wystawa obejmowała prace wykonane techniką wypalania na sklejce, szkiców wykonanych ołówkiem. Autorem prezentowanych prac jest Arkadiusz Redlicki. Wiele obrazów przedstawiało zwierzęta występujące naturalnie na terenie Gminy Zabrodzie. Wśród zabytków architektury

znalazły się obiekty wpisane do Rejestru Zabytków z najbliższej okolicy jak również te dalej położone np. zamek w Malborku. Natomiast w kolekcji portretów pojawiły się między innymi: Matka Wincenta – Jadwiga Jaroszevska założycielka „Samarit” w Niegowie (90 rocznica powstania Zgromadzenia...), Ks. Cyryl Florian Gieczyński – proboszcz i budowniczy kościoła w Niegowie (150 rocznica śmierci i budowy świątyni);

- „*Kolekcja butelek z wyszkowskiej Huty Szkła*”. Ekspozycję przygotował Marek Filipowicz. Znajdują się w niej okazy pamiętające początek produkcji przypadający na początek XX w. Stare butelki urzekały swoim kształtem i kolorem, doskonale prezentując się we wnętrzu starego młyna. Stanowiły one swoisty element uzupełniający dla urządzeń młyńskich pochodzących z tego samego okresu;
- „*Recycling art*” Autorką prac jest Wanda Dąbrowska, która z materiałów poddawanych ponownemu wykorzystaniu, uczyniła przy





udziale wyobraźni interesującą galerię. Wyżej wymienione prace wystawił w młynie Marek Filipowicz;

- „*Rękodzieło ludowe*”. Twórcami rzeźb i obrazów zgromadzonych na wystawie byli Kazimierz Zawisza i Stanisław Kmiołek. Ich prace przeniosły zwiedzających wystawy w inny świat. Kolorowe obrazy i figury ptaków odpowiednio oświetlone nadały temu miejscu inny wymiar. Natomiast rzeźby aniołów i świętych wykonane z surowego drewna przyciągały uwagę różnorodnością przedstawień oraz pomysłowością wykorzystania materiału rzeźbiarskiego.

Poza wystawami przygotowano konkursy dla dzieci i dorosłych, które poprowadziła Barbara Redlicka. Konkursy krzyżówkowy i na najbarwniejszą „mandalę” zgromadziły sporą liczbę uczestników. Wszyscy biorący w nich udział otrzymali pamiątkowe dyplomy i słodkie upominki, których sponsorem był Jan Ślenda.

Na działce przy młynie rozpalono ognisko, gdzie można było upiec sobie kiełbasę, kaszankę i spróbować smalec serwowany przez Bractwo Zabrodzkie.

Można się było również poczęstować domowym ciastem oraz napić się tradycyjnej kawy zbożowej przygotowywanej jak zwykle przez Urszulę Borkowską. Około godziny 21.00 zapro-



szo gości do kina plenerowego przy młynie, gdzie zebrało się ok. 80 widzów. Pierwszy film pt. „*Józef Kućmierowski we wspomnieniach rodziny i znajomych*” zrealizowała Adriana Redlicka. Autorka filmu przez kilka tygodni zbierała materiał, nagrywając wywiady z osobami bliskimi: Krysztyną Kućmierowską - żoną, Andrzejem Krzeczowskiem i Pawełem Getką – współpracownikami z Bractwa Zabrodzkiego, Urszulą Borkowską, Jadwigą Teodorczyk, Elżbietą Oleksiak, Elżbietą Sosnowską - długoletnimi znajomymi, paniami z Koła Gospodyń Wiejskich w Zabrodziu i Małgorzatą Wiśniewską oraz Anną Tobolewską, Martą Kochańską i Joanną Laskowską – uczennicami. pDrugi film jaki wyświetlono pt. „*Sowy Polski*” zrealizował Artur Tabor, znany polski fotografik. Autor wielu zdjęć i flimów o tematyce przyrod-



niczej. Materiał do filmu jak również albumu o tym samym tytule był gromadzony przez ok. 10 lat. Na zakończenie imprezy ok. godz. 24.00 wszystkim organizatorom wystaw wręczono podziękowania i książkowe upominki. Organizatorami wydarzenia było: Bractwo Zabrodzkie, Stowarzyszenie Pepisko z Wyszkowa, FOMT z Wrocławia oraz Muzeum Techniki Rolniczej i Gospodarstwa Wiejskiego w Redeczu Krukowym. Patronat medialny sprawowała gazeta lokalna WYSZKOWIAK. W imprezie wzięło udział ok. 250 osób, łącznie z odwiedzinami uczniów z okolicznych szkół w dniach 16 i 17 maja br. (zwiedzanie wystaw).

*Arkadiusz Redlicki*



## Spotkanie majowe BMP

Z upływem czasu z naszych szeregów ubywa znanych i lubianych współpracowników. Tym razem, zgodnie z przyjętym w Bractwie zwyczajem, chwilą ciszy uczciliśmy odejście na wieczną wachnię kapitana żeglugi śródlądowej Edwarda Kordiasza. Pływał od 1960 r. po Odrze i drogach wodnych Zachodniej Europy przez 38 lat, głównie na barkach motorowych. Zostanie w naszej pamięci, jako jeden z najlepszych i niesamowicie spokojnych kapitanów.

Spotkanie rozpoczął prezes FOMT prof. Stanisław Januszewski przedstawiając przebieg działań związanych z organizacją rejsu barki „Ireny”. Dopinany jest harmonogram rejsu, miejsca i czas postoju barki, tematyka i czas spotkań z aktywnym odrzańskim. Zapelniony już jest plan zajęć z młodzieżą szkolną. Ze szkół napłynęło tyle zgłoszeń, że z planowanych trzech grup na wyznaczoną godzinę, trzeba było przyjąć jeszcze czwartą grupę. Problem jest z obsadą ludzi, którzy grupy te będą oprowadzać.

Prof. S. Januszewski zaapelował do członków Bractwa o bardziej aktywne włączenie się w organizację rejsu i zapewnienie osób do oprowadzania grup. Miejsca postoju i godziny spotkań umieszczone są na stronie internetowej FOMT. Chętni do pomocy członkowie Bractwa proszeni są o zgłaszanie się telefonicznie bądź mejlem do prof. S. Januszewskiego. Do obsługi zwiedzających potrzebni są żeglugowcy w Brzegu, Opolu i Nowej Wsi. Proszę o mobilizację i kontakt tych, którzy w tym rejonie mieszkają.

Kolejną sprawą do uzgodnienia była obsługa zwiedzających zabytkowe statki w przypadającą

na 14 maja „Noc muzeów”. Swój akces zgłosił oczywiście brat Jurek Onderko, który z wielkim zapalem od lat oprowadza po „Nadborze” i zapoznaje zwiedzających z uciążliwością pracy przy obsłudze maszyny parowej, a szczególnie kotłów opalanych węglem. Również stałą pozycją są opowieści o dzieciństwie na barce i pokaz zdalnie sterowanych modeli statków Ireneusza Hinze, który też zgłosił swoją gotowość do działań w „Noc muzeów”. Swoją obecność w tym czasie zgłosił Stanisław Korpacki i z urzędu Mieczysław Balcerkiewicz. W razie potrzeby na telefonie będą służyć pomocą inni członkowie Bractwa.

W spotkaniu uczestniczyła Violetta Wrona-Gaj do niedawna kustosz Muzeum Odry. W czasie pracy na zabytkowych statkach aktywnie uczestniczyła w działaniach Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i naszego Bractwa. Przypomnijmy realizowane wspólnie programy, jak: lekcje muzealne dla szkół podstawowych i przedszkoli, „Cicha woda” z cyklu „Seniorzy w akcji”, „Kapitańskie opowieści”.

W ten sposób na trwałe powstała dokumentacja o pracy na statkach żeglugi śródlądowej, o wykorzystaniu Odry, jako drogi do transportu towarów. Ze swej strony muszę dodać, że w czasie mojej nieobecności w okresie wakacji, oczywiście przy pomocy kapituły Bractwa, z powodzeniem mnie zastępowała i organizowała spotkania. Za to poświęcenie i oddanie sprawie Muzeum Odry i naszego Bractwa była okazja złożenia podziękowania siostrze Violi w postaci drobnego upominku, kwiatów i serdecznych uścisków.





Viola zapewniła, że mimo zmiany miejsca pracy będzie w Bractwie działała nadal.

Historię i lata świetności wrocławskich portów rzecznych przedstawili Janusz Fąfara i Jędrzej Gawerski. Pierwszy z nich, jako dokumentalista przedstawił slajdy portu Popowice z lat przedwojennych. Widoczny był na zdjęciach ruch statków w porcie, dźwigi, nabrzeża, restauracja przy moście Poznańskim i widoczne w dali wywroty wagonowe, pod którymi ładowano z wagonów na barki węgiel. Port wybudowany został w latach 1887-1888 przez Frankfurckie Towarzystwo Kolei Towarowej. Na uwagę zasługiwała wschodnie estakadowe nabrzeże, na którym pracowały dźwigi. Zdolność przeładunkową portu określono w granicach 0,6 do 1,2 mil. ton rocznie. Przed wejściem do portu wybudowano pochylnię, gdzie można było remontować barki. Po wojnie Popowice stały się portem kruszyw, cementu i wapna. Zniszczenia wojenne należało odbudować. Prawie do końca lat 1960. czynna była wywrotnica wagonowa. Potem w miejscu pochylni wybudowane zostało nabrzeże z dźwigiem, który przejął przeładunek węgla z wagonów na barki (tzw. formoza). Po przejściu „Odratrans” w prywatne ręce w 2003 r. port przestał pełnić swoje funkcje. Najbardziej



bulwersującym była sprzedaż terenu portu developerowi, który zamierzał wybudować tam osiedle Marina Port. Zabytkowe budowle bardzo szybko równano z ziemią. Okaleczony port do dzisiaj świeci pustkami. Przed zrujnowaniem portu były plany budowy terminalu kontenerowego. Mamy nadzieję, że w niedalekiej przyszłości do tego dojdzie.

Port Miejski we Wrocławiu wybudowany został w latach 1897–1901. Planowany był na trzy baseny. Ostatecznie powstał jeden. Przewidywana zdolność przeładunkowa 2 mln. ton rocznie. Przeładowywano tu wszelkiego rodzaju ładunki drobnicowe od bawełny po cukier, dla którego wybudowany został specjalny magazyn. Był też i węgiel. W wyniku wojny port uległ znacznemu zniszczeniu. Stopniowo odbudowywany przyjmował wiele towarów drobnicowych i dopiero w latach 1970-tych, kiedy poniemieckie dźwigi zastąpione zostały nowymi, przeładunek zdominowany został towarem masowym: węgiel i kruszywo. Od 1990 r. przepływ towarów przez port znacznie się ograniczył. Nastąpiła degradacja Odry, jako drogi wodnej (niskie stany wody, zaniechanie prac regulacyjnych), zanikły przewozy z Wrocławia do Szczecina i powrotem. Obecnie port przeładowuje z wago-



nów na barki węgiel, który dostarczany jest do Elektrociepłowni. Rozładowywane są też barki z kruszywem. Magazyny, place składowe wynajmowane są innym firmom. Co będzie dalej? Zależy czy odżyje żegluga na Odrze.

Żarliwa dyskusja na ten temat, wspomnienia i opowieści trwały do końca spotkania. Zabrakło czasu na zaplanowane inne sprawy. Będziemy o nich mówić na następnym spotkaniu, które przypada 2 czerwca br. Do zobaczenia.

*T. Sobiegraj*

## Nowe publikacje FOMT

W ostatnich dniach opublikowaliśmy książkę „Rzeka w mieście” zawierającą 19 artykułów podnoszących kulturotwórcze role Odry, rzek i kanałów Polski, potrzebę zwrotu miast nadodrzańskich ku rzece, odbudowy transportu śródlądowego. 210 stron, twarda kolorowa okładka to rzecz, która dobrze służyć będzie promocji problematyki odrzańskiej. Do nabycia na Nadborze (40,0 zł.).

Czerpiąc z dotacji Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego w nakładzie 5000 egz.

wydaliśmy folder barki „Irena” oraz 3000 egz. folderu – albumu 12 grafik zabytków techniki Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Przygotowujemy publikację 12 tomu „Techniki w dziejach cywilizacji – z myślą o przyszłości” oraz Stanisława Januszewskiego dwu tomów słownika biograficznego Polaków – pionierów lotnictwa, słownika unikatowego, obejmującego ponad 1500 biogramów, wielu dotychczas polskiej historiografii lotniczej zupełnie nieznanymi.

## Odrzańska Odyseja

Gdy biuletyn ten trafia w Wasze ręce to barka „Irena” cumuje na przystani MOSiR w Brzegu, tuż poniżej mostu Piastowskiego. Wokół barki trwa festyn a my powoli szykujemy się do dalszej drogi – do Opola. Tam pozostaniemy do zakończenia Festiwalu Opolskiego – do 5 czerwca.

Wyruszyliśmy z Wrocławia 1 czerwca. Już wieczorem fotoreportaż opisujący podróż zamieściliśmy na stronie www. Fundacji i tak będzie każdego dnia.

Płynąc wciąż pracujemy nad konfiguracją systemów wystawienniczych i multimedialnych barki. Nic dziwnego. Czasu mieliśmy bardzo mało. Ledwie kilka dni wcześniej montowaliśmy w ładowniach urządzenia multimedialne zakupione z dotacji Ministra Kultury i Dziedzictwa

Narodowego (stół multimedialny, kioski interaktywne, rzutniki multimedialne, monitory, komputery etc). W tyle nie pozostał też LG Electronics, który wyposażył barkę w telewizor 49 cali i Koelner, dzięki któremu jednostka zyskała solidne relingi. Bractwo Mokrego Pokładu zadbało o nowe dębowe okładziny pachołów dziobowych. Zupełnie świeże jest umeblowanie kubryka wykonane przez firmę Senator i gabłota w ładowni dziobowej. Teraz możliwości ekspozycyjne są o wiele szersze, niewiele placówek kultury w Polsce takim wyposażeniem jak barka dysponuje.

Roboty mamy huk. Dość powiedzieć, że na warsztaty i lekcje muzealne na barce prowadzone zapisało się ok. 100 klas różnych szkół. To grubo ponad 2000 uczniów.

## Opinia w sprawie Projektu ustawy Prawo Wodne

W związku z pracami trwającym nad Projektem ustawy Prawo Wodne należy wyrazić opinię co do zapisów Projektu ustawy. Projekt powinien:

1) Umożliwiać odbudowę i rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce. Co oznacza, że wody śródlądowe, które są drogami wodnymi powinny mieć szczególny status i nie powinny być traktowane jak wszystkie wody śródlądowe. Projekt powinien umożliwiać rozwój infrastruk-

tury punktowej takiej jak centra logistyczne czy porty i nabrzeża przeładunkowe.

2) W związku z powyższym zapis o szczególnym charakterze dróg wodnych (w porównaniu z innymi wodami śródlądowymi) powinien być wpisany w Projekcie ustawy Prawo Wodne. Zapis taki umożliwi nie stosowanie do wód śródlądowych mających status dróg wodnych szerokiej gamy wymogów środowiskowych. Zasada odstępstwa od stosowania wymogów śro-



dowiskowych do stosunku np. do dróg wodnych jest zgodna z art. 4 ust 3, 4, 5. tzw. Dyrektywy Wodnej (odstępstwo tzw. derogacja)

3) Projekt ustawy Prawo Wodne nie powinien ograniczać powstania administracji wodno-żeglugowej, na czele której stałby minister właściwy ds. żeglugi śródlądowej, obecnie Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, która będzie administrowała drogami wodnymi oraz infrastrukturą niezbędną do prawidłowego funkcjonowania i utrzymania drogi wodnej taka jak: poldery zalewowe, wały, kanały ulgi, zbiorniki retencyjne, publiczne śródlądowe porty handlowe, nabrzeża przeładunkowe i schroniska (zimowiska), połączenia z innymi drogami wodnymi lub dorzeczami i in. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej powinien decydować zarówno o polityce transportu rzeczno jak i o warunkach nawigacyjnych na drogach wodnych oraz stanie infrastruktury niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania i utrzymania dróg wodnych. Kompetencje ministra właściwego ds. żeglugi śródlądowej obejmujące politykę transportu, środki transportu oraz trakty komunikacyjne będą wówczas tak samo kompleksowe jak innych ministrów zajmujących się transportem morski, kolejowym czy kołowym. Kompetencje administracji wodno-żeglugowej na drogach wodnych powinny być komplementarne z priorytetowym nastawieniem na transport rzeczny i ekonomiczne wykorzystanie akwenów komunikacyjnych i powinny obejmować m.in. gospodarkę wodną, utrzymanie, oznakowanie, modernizację oraz budowę dróg wodnych. Pojawienie się administracji wodno-żeglugowej z

komplementarnymi kompetencjami zlikwiduje trwający od 1961 r. dualizm władzy w transporcie rzeczno, w którym to jako w jedynym rodzaju transportu drogi, po których porusza się ten środek transportu należą do kompetencji jednego ministra, a polityka dotycząca tego rodzaju transportu do innego ministra. Taki stan rzeczy paraliżuje podjęcie jakichkolwiek działań na rzecz transportu rzeczno.

4) Projekt ustawy Prawo Wodne nie powinien ograniczać stworzenia zasad finansowania dróg wodnych w tym powołania funduszu żeglugi śródlądowej na którym gromadzone byłyby środki w celu utrzymania, modernizacji, budowy dróg wodnych z takich źródeł jak np. wpływy z opłaty paliwowej od paliw silnikowych i gazu do napędu statków, ekonomicznego użytkowania dróg wodnych i infrastruktury towarzyszącej.

5) Powyższe oznaczają, że w Projekcie ustawy Prawo Wodne powinien pojawić się zapis w brzmieniu:

*a) Drogi wodne to wody powierzchniowe silnie zmienione bądź sztuczne dlatego wobec tych akwenów stosuje się odstępstwa od wymogów środowiskowych.*

*b) Szczegółowe warunki dotyczące utrzymania, oznakowania, modernizacji, gospodarki wodnej, budowy i finansowania dróg wodnych oraz administracji wodno-żeglugowej, regulowane są w odrębnej ustawie.*

Dr Jan Pyś

## Z cyklu: skąd się to wzięło?

### Polskie obozy koncentracyjne

Najprawdopodobniej wzięło się to „uproszczone” sformułowanie z niewiedzy, bezmyślności wielu ludzi i z nierzetelności dziennikarskiej. Ale czy tylko ?

„Ruch autonomii Śląska organizuje projekcję filmu pt „Polskie obozy koncentracyjne”. Chodzi o zbudowane na polskiej ziemi po II wojnie światowej komunistyczne obozy zarządzane przez UB. Tytuł filmu został – pisząc delikatnie – wybrany fatalnie. Tak jak łagry na Syberii nie były rosyjskie, tylko sowieckie, tak obozy w Świętochłowicach czy Jaworznie nie były polskie, tylko komunistyczne. Ślązacy, którzy domagają się, aby większość społeczeństwa liczyła się z ich wrażliwością, powinni też liczyć się z wrażliwo-

ścią większości.” [Piotr Zychowicz, „Uważam Rze”, nr 6[53]/2012, 6-12.02.2012 r., str. 9, „pe-ryskop” - historyczny telegraf - Polska]

„Sprawą szczególnie skandaliczną jest, moim zdaniem, zbyt częste używanie terminu „obóz oświęcimski” lub „obóz Oświęcim”. To terytorium nie było wtedy polskie, tylko germańskie, a nazewnictwo polskojęzyczne budzi we świecie fatalne skojarzenia, ułatwiające wrogom Polski jej szkalowanie. (...) Winien mieć tylko niemiecką nazwę: Auschwitz, by również tytułarnie przypominał światu pod czyim panowaniem i przez kogo był założony. (...)

Jedyną zasługą (upadłego po zaledwie trzech numerach) tygodnika „Wręcz przeciwnie” była

wydrukowana tam sensacyjna informacja, że upowszechnianie wobec niemieckich obozów śmierci terminu „polskie obozy koncentracyjne” wymyślił w 1956 r. szef zachodniemieckiego kontrwywiadu Alfred Benzinger, by „zdjąć z Niemców odpowiedzialność za Zagładę”. Sądzę, iż cała ta trwająca do dziś operacja ma kolebkę w dyrektywie Stalina: „Przeciwników nazywajcie faszystami lub antysemitami. Trzeba tylko wystarczająco często powtarzać te epitety” (1943).” [Waldemar Łysiak, „Nazwiska i nazwy”, „łysa prawda”, „Uważam Rze”, nr 5(52)/2012, 30 I-5 II 2012, str. 98]

„Niestety, (...) są ludzie, którzy (...) opowiadają o „polskich obozach śmierci”, co jest haniebnym kłamstwem i niegodziwością. (...)

W styczniu 1942 roku na konferencji na berlińskiej ulicy Wannsee podjęto decyzję, że naród żydowski miał zostać wymordowany do ostatniego mężczyzny, do ostatniej kobiety i ostatniego dziecka.

Obrodom – w których wzięło udział wielu prominentnych przedstawicieli reżimu narodowo-socjalistycznego, min Adolf Eichmann – przewodniczył Reinhard Heydrich. Padły wówczas słowa, że sprawa 1,5 miliona Żydów została już „załatwiona”. Ostateczne rozwiązanie kwestii żydowskiej – wtedy właśnie powstał ten straszny termin – miało zaś objąć 11 milionów ludzi.

Aby ludobójstwo na taką skalę było możliwe, należało stworzyć fabryki śmierci, które pozwoliłyby szybko, w sposób przemysłowy,

uśmiercać gigantyczną ilość ludzi. To w końcu byli Niemcy, ludzie, którzy wszystko robili w sposób poukładany i systematyczny. „Ordnung muss sein”. (...) Nigdy wcześniej i później w dziejach świata nie podjęto za biurkiem decyzji o fizycznym unicestwieniu całego narodu.

Niemcy swoje fabryki śmierci wybudowali na polskiej, okupowanej przez nich ziemi. Niemcy nieprzypadkowo dokonali dzieła zagłady w Polsce. (...) Zrobili tak dlatego, że właśnie tutaj mieszkała największa w Europie społeczność żydowska. 3,5 miliona ludzi. Najwygodniej było więc ich wymordować na miejscu. Nie chcieli też tego robić na oczach własnych obywateli. (...)

Obok Żydów w tych obozach ginęły setki tysięcy Polaków. Intelktualistów, szlachciców, działaczy podziemia, oficerów, księży i zwykłych ludzi. Mordowanych tak samo jak mordowani byli Żydzi. (...)

27 stycznia cały świat obchodzi Międzynarodowy Dzień Holocaustu. (...) Gdyby to ode mnie zależało, nazwałbym ten dzień Dniem Holocaustu i Sprawiedliwych Wśród Narodów Świata. (...) ONZ, która w 2005 roku podjęła decyzję o jego ustanowieniu, nie przez przypadek wybrała [tę] datę. Tego dnia bowiem Armia Czerwona wyzwoliła Auschwitz-Birkenau. (...) Największą z niemieckich fabryk śmierci.” Na polskiej ziemi, okupowanej przez Niemców.

[Szewach Weiss „Polacy pozostali niezłomni”, „Rzeczpospolita”, 2011 „Opinie”, str. A14]

*Kpt „Nemo”*

## Rozdwojenie jaźni

Z pewnym zdziwieniem przeczytałem początkowy fragment powyższego tekstu. Obrazuje on typowe dla polskiej prawicy rozdwojenie jaźni. Otóż, gdy ktoś napisze „nazistowskie zbrodnie”, „nazistowskie obozy koncentracyjne”, jest surowo napominany, że były to „niemieckie zbrodnie”, „niemieckie obozy koncentracyjne”. Ale gdy podobnych czynów dokonali Polacy, to wtedy są to „obozy komunistyczne” albo „zbrodnie komunistyczne”, w żadnym wypadku „polskie”.

Ponieważ w tych „niepolskich obozach” było uwięzionych kilka osób z mojej rodziny, w tym ojciec i jego rodzeństwo, a także dziadek i teść, nie pamiętam, by ktokolwiek z nich mówił, że był uwięziony w obozie komunistycznym, a wszyscy, że w polskim (przypomnę, że byli w tych obozach więzieni zarówno Ślązacy, jak i więźniowie polityczni).

*redaktor techniczny*

Korespondencje prosimy kierować na adres:

H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27

e-mail nadbor@fomt.pl; www.fomt.pl. „Bractwo Mokrego Pokładu”

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

Mecenas Biuletynu: Gdańskie Melioracje Sp. z o.o., Eco-Polcon Sp z o.o.,

Hydroprojekt Sp z o.o. Wrocław, Żegluga Bydgoska Sp z o.o.