

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 34

Rok IV
Wydanie specjalne

Czerwiec 2006 r.

Bractwo Mokrego Pokładu na holowniku parowym „Nadbór” pozdrawia uczestników VIII Krajowej Konferencji Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego

Witamy we Wrocławiu i będziemy radzi gościć Państwa na pokładzie ostatniego zachowanego parowca na polskich śródlądowych drogach wodnych. Na nasz pokład zapraszamy dotychczas ludzi ciekawych, a także takich, którzy mogli coś wnieść dla Bractwa czy Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Na pokładzie „Nadborą” przebywali między innymi przedstawiciele samorządu i władz miasta Wrocławia, nauki, prasy, gospodarki, armatorów i przewoźników drogowych. Szczególnie serdecznie przyjmujemy wszystkich, którzy swój trud codzienny i życiową pasję skierowali na zagadnienia ochrony i ratowania dziedzictwa narodowego techniki.

Kultura narodu to również budowle, urządzenia i rozwiązania techniczne. Losy narodu nierozdzielnie związane są z tworzeniem i przemijaniem, a wraz z nim przemijają, tworzone przez człowieka jego wytwory. Losy naszych ziem obeszły się nielitościwie z substancjami ożywionymi i nieożywionymi. Zawieruchy wojenne wyniszczały naród i jednocześnie jego osiągnięcia kulturowe, ale i na naszych oczach bezmyślność i ignorancja ludzka niszczy wszystko, co wydaje się stare i nieprzydatne. Jeszcze nie tak dawno, mimo protestów oraz przedstawianych racjonalnych uzasadnień, niemal na naszych oczach cięto

na złom zachowane wiślane bocznokołowce. Statki nieprzydatne do współcześnie stosowanego systemu uprawiania żeglugi na Odrze, o wspaniale zachowanych kadłubach, spotkał ten sam los. To tylko pierwsze z brzegu przykłady o znikaniu z naszych wód, bliskich naszemu sercu obiektów pływających.

Tak obchodzono się również z wieloma budowlami zarówno na wodzie jak i na lądzie. Wiele maszyn i urządzeń o unikatowym znaczeniu kończyło swój żywot pod barbarzyńskim ogniem palników tylko dlatego, że część elementów zbudowana była ze szlachetnych metali.

Wszelkie działania ukierunkowane na ratowanie dziedzictwa kulturowego, naszego wspólnego dobra zasługują na najwyższe uznanie. Powinniśmy postępować tak, aby następne pokolenia mogły podziwiać pomniki techniki w naturze, a nie tylko w dokumentacji faktograficznej i wyrażały się o naszych poczynaniach z uznaniem.

Życzymy owocnych obrad i nie zanikającego zapału w dalszej działalności.

Miłego pobytu we Wrocławiu i na pokładach H/P „Nadbór” i zabytkowych statków Muzeum Odry.

*Bractwo Mokrego Pokładu
Redakcja Biuletynu „Prosto z pokładu”*

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

Otwarte Muzeum Techniki

Promując ideę organizacji we Wrocławiu Otwartego Muzeum Techniki kierujemy się potrzebą ochrony aktywnej dziedzictwa przemysłowego i technicznego. Punktem wyjścia jest dla nas bogaty katalog zabytkowych budowli technicznych Wrocławia. To budowle hydrotechniczne Odry, jazy, jak jaz kozłowo-iglicowy „Psie Pole” z 1897 r., śluzy „Mieszczańska” i „Piaskowa” z XVIII/XIX wieku, śluzy pociągowe współczesnego kanału żeglugowego – jak śluza „Różanka” z wrotami segmentowymi z 1916 r., kryjące w sobie zapis przemiany technicznej inżynierii wodnej, dziejów regulacji Odry, ochrony przeciwpowodziowej, żeglugi. Przywołujemy budowle energetyczne, rywny robocze młynów „Klara” pochodzące z XIV w., młynówki „Marii”, wreszcie wrocławskie elektrownie wodne z lat 20. XX wieku – pracujące do dzisiaj w oparciu o oryginalne wyposażenie. To porty odrzańskie, nabrzeża przeładunkowe, mosty różnych ustrojów, dworce kolejowe, bogaty katalog architektury przemysłowej XVIII/XX stulecia prowadzący nas ku procesom przemiany techniki i organizacji przestrzeni, industrializacji Wrocławia i cywilizacyjnej roli rzeki.

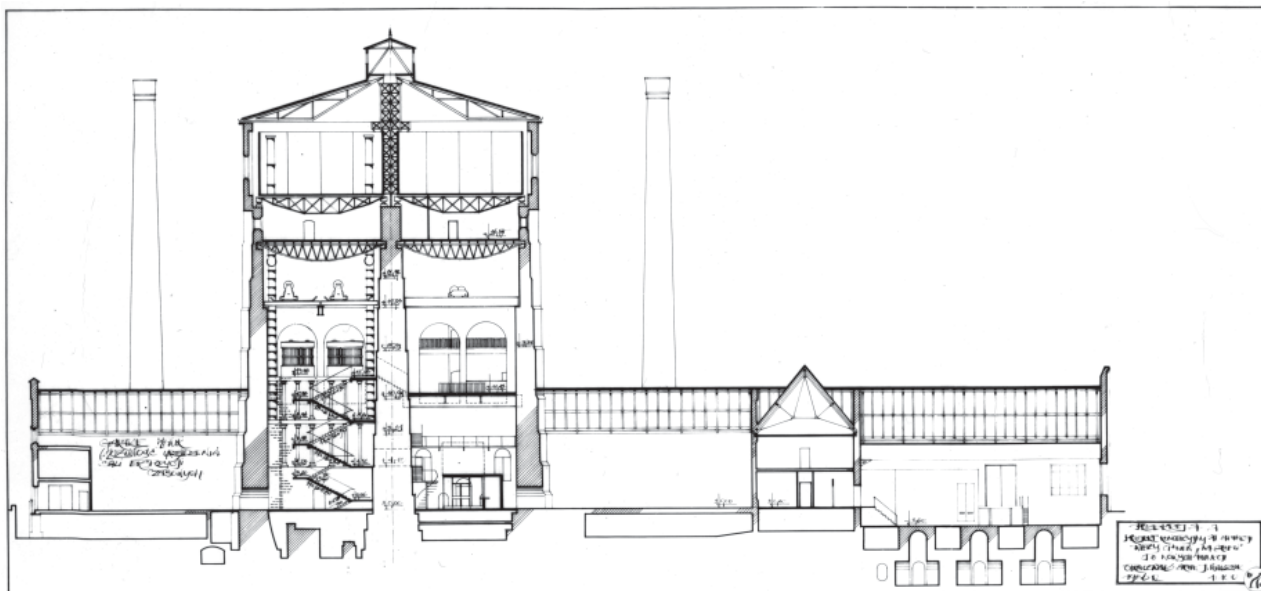
Na tych to m.in. budowlach zasadzić pragniemy model Muzeum Techniki, Otwartego – bowiem oprócz je pragniemy na materialnym dokumencie dziedzictwa występującym w związku z sytuacją przestrzenną, z krajobrazem kulturowym i przyrodniczym.

Otwarte Muzeum Techniki objąć winno, w pierwszym rzędzie, obszar śródmiejskiego węzła wodnego z wyspami: Tamką, Piaskową, Słodową i Bielarską, teren wzdłuż Odry Północnej i Południowej, od Kępy Mieszczańskiej i budowli hydrotechnicznych wrocławskich elektrowni wodnych do zakładu wodociągowego „Na Grobli”, z enklawami Dworca Głównego, Świebodzkiego, dawnej kolejki trzebnickiej, Hali Ludowej, Browaru „Piaś” z 1894 r., zajezdni tramwajowych, przepompowni ścieków, portu miejskiego, etc. Katalog ten dopełniamy zrewaloryzowanymi dziełami techniki – zabytkowym wozem tramwajowym typu Linke-Hofmann, adaptowanym na tramwaj-kawiarnię, funkcjonujący od 1993 r. na stałej linii tramwajowej a także odbudowanym holownikiem parowym „Nadbor” z 1949 r., który eksponowany jest na Odrze Śródmiejskiej, dźwigiem pływającym „Wróblin” i barką towarową „Ż-210”.

Pozycję szczególną przypisujemy kompleksowi wodociągowemu „Na Grobli”, którego twórcy stworzyli w latach 1866–1871 imponujące dzieło wyrażające też romantyczne wizje sił techniki kreujących nowe światy. Wodociągowa wieża ciśnienia kryje w swym wnętrzu maszynownię z dwoma agregatami pompowo-parowymi, stojącymi – jakich niewiele w Europie. Zakład wodociągowy to otwarta księga dziejów zaopatrzenia miasta w wodę i historii techniki. Jej kolejne strony wypełniają budowle i urządzenia tech-



Muzeum Odry



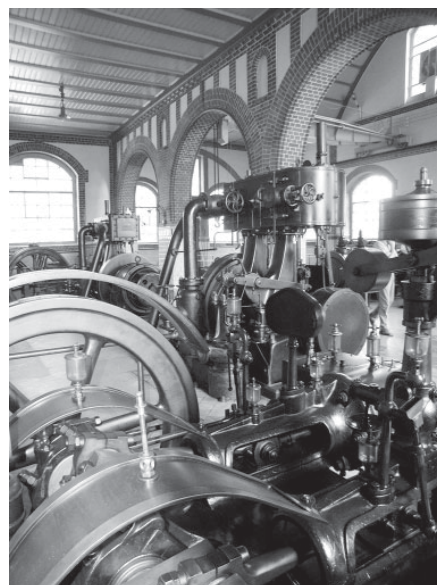
Wieża ciśnien Na Grobli

niczne Przepompowni „Świątyniki”, wodociągowej wieży ciśnien Karla Klimma z 1903/4 r. przy ul. Sudeckiej i Zakładu Uzdatniania Wody „Mokry Dwór” – współczesnego nam.

Proponujemy przysposobienie zabytkowej wieży ciśnien do zadań Muzeum – Laboratorium, Muzeum – Szkoły. Chcemy je związać z programami kształcenia ustawicznego kadr technicznych oraz ośrodkiem studiów i dokumentacji zabytków. Obiekt ten winien stać się nie tylko jądrem Muzeum Techniki, także placówką badawczą i metodyczną historii techniki i archeologii przemysłowej oraz oświaty technicznej operującą w skali szerszej aniżeli Śląsk i Nadodrze.

Program Otwartego Muzeum Techniki to ekspozycja cywilizacyjnej i kulturotwórczej roli rzeki, rozwoju żeglugi odrzańskiej, energetyki wodnej, gospodarki komunalnej, przemysłu i tradycji naukowych oraz technicznych Wrocławia. Prowadzi ku nowemu spojrzeniu na Odrę, zwrotowi miasta ku rzece, aktywizacji gospodarczej i kulturalnej stref dzisiaj socjologicznie zdegradowanych. Wykraczając poza granice Wrocławia, sięgając ku Nadodrze – uruchamiać winien społeczną aktywność na rzecz właściwej gospodarki substancją materialną otaczającego nas środowiska – zabytek techniki w nim osadzony prowadzić może ku lepszemu rozumieniu „kodu genetycznego” – wciąż determinującego nasze działanie, ujawniać i objaśniać zadania stojące przed nami, tu i teraz: w sferze produkcji przemysłowej, komunikacji i gospodarki komunalnej, ochrony środowiska, życia codziennego mieszkańców miasta, rekreacji i wypoczynku.

Takie właśnie myślenie o przyszłości i przeszłości, o zbiorowym obowiązku przyświecało



Przepompownia wody Świątyniki

twórcom Fundacji Otwartego Muzeum Techniki gdy ustanawiając ją w 1992 r. zapisali, że celem jej działania będzie:

- rozwijanie świadomości uniwersalnych wartości dziedzictwa przemysłowego i technicznego, a poprzez ochronę dzieł cywilizacji technicznej, wspólnych europejskiemu kręgowi kulturowemu, budowanie więzi między ludźmi i narodami,
- ochrona spuścizny techników polskich działających w kraju i na obczyźnie,
- aktywna ochrona dziedzictwa przemysłowego i technicznego w Polsce, przede wszystkim na obszarze Wrocławia i regionów nadodrzańskich oraz włączanie go w obieg współczesnej kultury...

Stanisław Januszewski

Przestrzenne muzeum Odry

Wypełnione oszklonymi gablotami półmroczne sale, przez które przemykają pojedynczo lub grupami zwiedzający – oto widok, który w potocznej świadomości kojarzy się ze słowem muzeum. Są i będą przedmioty o wartościach historycznych i artystycznych, wymagające takiego sposobu eksponowania i ochrony. Jednakże od II połowy XIX wieku obserwujemy rozwój muzeów na wolnym powietrzu, skansenów, parków etnograficznych, muzeów otwartych przestrzeni, gdzie – jak to ma miejsce np. w Stanach Zjednoczonych – olbrzymie fragmenty wspaniałego krajobrazu włączone zostały w system widowiskowo-muzealny.

Swoiste muzeum pod otwartym niebem stanowić może krajobraz kulturowy – dzieło przyrody i człowieka – łączący w sposób mniej lub bardziej harmonijny składniki naturalne i te będące rezultatem ludzkiej wytwórczości. Te ostatnie, kształtujące w krajobrazie kulturowym przestrzeń cywilizacyjną, znaczną często wyjątkowej wartości zabytkami myśli technicznej, określają również przestrzeń historyczną. Historycy dziejów gospodarczych, politycznych, kulturalnych, historycy sztuki, techniki, socjologowie, architekci przestrzeni oraz przedstawiciele innych jeszcze dyscyplin naukowych rozumieją pod tym pojęciem nie tylko historycznie ukształtowany zbiór pojedynczych obiektów, ich zespołów, całych struktur osadniczych, systemów dróg itp. Dla nich również sposób organizacji owej przestrzeni, kultura jej użytkowania są źródłem historycznym, wzbogacającym naszą wiedzę o stosunkach gospodarczych, politycznych, kulturalnych w dawnych wiekach, o systemach wartości zakodowanych w budowlach, miejscach obrosłych symbolicznymi wartościami o lokalnym lub bardziej uniwersalnym znaczeniu i zasięgu, będącymi wyrazem różnych treści etnicznych, narodowych, ideowych, religijnych, państwowych, estetycznych – odcisniętych w czasie i przestrzeni.

Z takich właśnie przesłanek wyrasta idea PRZESTRZENNEGO MUZEUM ODRY. Słowo „przestrzenne” ma tutaj dwojakie znaczenie: odnosi się do struktury muzeum i jego ekspozycji. W swoim kształcie pomyślane zostało jako ciąg stałych

i czasowych ekspozycji zlokalizowanych w nadodrzańskich miejscowościach, we współpracy z muzealnikami czeskimi i niemieckimi, wzdłuż całego biegu rzeki – od źródeł po ujście. W ten sposób winien powstać kilkusetkilometrowy szlak muzealno-turystyczny będący swo-

istą opowieścią o rzece. Drugie znaczenie słowa „przestrzenne” odnosi się do charakteru samych ekspozycji, które zwiedzającemu mają uzmysłowić istnienie, sposób funkcjonowania i znaczenie historyczne oraz współczesne przestrzeni kulturowej rzeki w jej wymiarze geograficznym, przyrodniczym, kulturo-wym, cywilizacyjnym. Inaczej mówiąc, Przestrzenne Muzeum Odry to w zamyśle jego organizatorów – zespołu niesformalizowanego, skupiającego grono osób ze środowisk muzealnych, naukowych, praktyków – muzeum przestrzeni kulturowej rzeki. Ekspozycje – zarówno te tworzone w murach muzeów, jak i te in situ, in funktio, m.in. w postaci zabytkowej, technicznej infrastruktury rzeki – mają popularyzować spuściznę będącą efektem wielowiekowej interakcji rzeka-ląd.

U podstaw takiej koncepcji tkwi przekonanie, iż to rzeka „pisze” swoisty scenariusz w czasie i przestrzeni, który przy pomocy środków muzealnych trzeba uczynić dla każdego czytelnym i zrozumiałym. Jest to zamierzenie na wiele lat. Sprzymierzeńcem w jego urzeczywistnieniu jest Fundacja Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu, które – realizowane według koncepcji prof. Stanisława Januszewskiego – stworzyło w tym mieście, przy Wybrzeżu Wyspiańskiego, ekspozycję odrzańską, będącą jednym z działów Otwartego Muzeum Techniki, a jednocześnie ogniwem Przestrzennego Muzeum Odry.

Turysta zwiadzający muzea czy skromne izby tradycji w Raciborzu, Kędzierzynie-Koźlu, Opolu, Brzegu, Wrocławiu, Głogowie, Bytomiu Odrzańskim, Nowej Soli, Zielonej Górze, Krośnie Odrzańskim, Cedyni, Szczecinie znajdzie sporo wątków odrzańskich w stałych lub czasowych wystawach przyrodniczych, archeologicznych, historycznych, etnograficznych. Część z nich to dorobek ostatnich lat – czasu kreacji Przestrzennego Muzeum Odry. Zespół jego organizatorów roboczo współpracuje z Muzeum Wisły w Tczewie i Muzeum Przyrodniczym w Kazimierzu Dolnym, popularyzuje też ideę muzealnictwa rzeczno-gę w miastach leżących nad innymi rzekami. Jest również inicjatorem konferencji i badań poświęconych problematyce przestrzeni kulturowej rzek. W ramach Biblioteki Zespołu Organizatorów Przestrzennego Muzeum Odry ukazało się 11 tomów serii „RZEKI. Kultura–Cywilizacja–Historia”. Wspólnie z Fundacją Otwartego Muzeum Techniki podejmowane są rozmowy z muzealnikami czeskimi i niemieckimi, zainteresowanymi problematyką odrzańską i koncepcją Przestrzennego Muzeum Odry.

Jerzy Kułtuniak

VIII Krajowa Konferencja Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego 1–3 czerwiec 2006 Wrocław

Obrady prowadzone będą w formie otwartych sesji plenarnych. Organizatorzy nie przewidują prezentacji przesłanych wcześniej wystąpień – zostały opublikowane w wydawnictwie „Dziedzictwo morskie i rzeczne Polski”. Moderatorzy sekcji plenarnych zaproszą Państwa do dyskusji. Czas wypowiedzi do 5 minut, możliwe będzie ilustrowanie głosu krótką prezentacją multimedialną lub pokazem slajdów.

Obrady plenarne – aula Politechniki Wrocławskiej:

| | |
|---|---|
| sesja 1 „Świadectwa tradycji” | 1 czerwiec 2006, godz. 11 ⁰⁰ –14 ³⁰ |
| sesja 2 „Muzealnictwo morskie i rzeczne Polski” | 2 czerwiec 2006, godz. 10 ⁰⁰ –15 ⁰⁰ |
| sesja 3 „Dziedzictwo dla przyszłości” | 2 czerwiec 2006, godz. 15 ⁰⁰ –18 ³⁰ |
| laboratorium obszaru cywilizacyjnego „Zabytki kultury technicznej Odry wrocławskiej” | 3 czerwiec |

- I. moderator mgr inż. Ryszard Majewicz, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki
godz. 10⁰⁰–16⁰⁰ – Wrocławski Węzeł Wodny
- II. moderator dr hab. prof. nadzw. Stanisław Januszewski, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki
godz. 10⁰⁰–12⁰⁰ – Zakład Wodociągowy „Na Grobli”
- III. moderator mgr Wojciech Śledziński, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki
godz. 17⁰⁰–18⁰⁰ – Panorama Raclawicka

Program

1 czerwiec – czwartek, Aula Politechniki Wrocławskiej

Sesja 1 – Świadectwa historii

moderator dr inż. Jerzy Litwin, dyrektor Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku

godz. 11⁰⁰–11³⁰ – Wystąpienia oficjalne, rozpoczęcie obrad

godz. 12³⁰–13⁰⁰ – przerwa

godz. 13⁰⁰–14³⁰ – obrady plenarne

godz. 16⁰⁰–18³⁰ – rejs – dziedzictwo kultury technicznej Śródmiejskiego Węzła Wodnego

godz. 18³⁰–22⁰⁰ – otwarcie wystawy „Wrocławski Węzeł Wodny – dziedzictwo dla przyszłości”,
spotkanie towarzyskie na statkach Muzeum Odry FOMT

Impulsem do dyskusji będą problemy podnoszone przez autorów artykułów publikowanych w książce „Dziedzictwo morskie i rzeczne Polski”

dr hab. prof. Stanisław Januszewski, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki Politechnika Wroclawska, *Stefan Drzewiecki – pionier żeglugi podwodnej*

prof.dr hab. Bolesław Orłowski, Instytut Historii Nauki PAN, *Działalność hydrotechniczna Polaków na obczyźnie w okresie zaborów*

mgr Artur Trapszyc, *Przestrzeń wodna portowego Torunia. Z perspektywy antropologii ekologicznej*

mgr inż. Ryszard Majewicz, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, *Dziedzictwo Wrocławskiego Węzła Wodnego*

mgr inż. Monika Holdenmajer, mgr Piotr Kulik, mgr inż. Agnieszka Warchalewska, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, *Odrzańskie budowle hydrotechniczne*

mgr Stanisław Jabłoński, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, *Przemysł Wrocławskiego Węzła Wodnego*

mgr Rafał Brzeziński, Sowiogórskie Muzeum Techniki FOMT, *Górski przełom Bystrzycy i wykorzystanie jego siły wodnej*

dr inż. Eufrozyna Piątek, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, *Transport wodny wałbrzyskiego węgla w XVIII i XIX wieku*

dr Waldemar Ossowski, Centralne Muzeum Morskie, *Dawna żegluga śródlądowa w Polsce – świadectwa archeologiczne*
mgr inż. kmdr por. Walter Pater, Muzeum Marynarki Wojennej, *Flotylla rzeczne II Rzeczypospolitej*
dr Jan Pyś, Fanklub FOMT „Bractwo Mokrego Pokładu”, *Administracja Odrzańskiej Drogi Wodnej (XVI–XX w.)*
prof. dr hab. Marek A. Michalski, Wyższa Szkoła Morska Szczecin, *Żegluga śródlądowa na Odrze – 1945*
mgr Krzysztof Białobłocki, Fanklub FOMT „Bractwo Mokrego Pokładu”, *Wratislavia – przyczynek do dziejów klubów wioślarskich*
mgr inż. Rainer Pietrasik, Fanklub FOMT „Bractwo Mokrego Pokładu”, *Historia Jacht Klubu AZS Wrocław*
dr Sławomir Łotysz, Uniwersytet Zielonogórski, *Port nowojorski – dziedzictwo myśli inżynierskiej*
mgr Jadwiga Klim, Centralne Muzeum Morskie, *Dziedzictwo nautyczne Szanghaju*

2 czerwiec – piątek, Aula Politechniki Wrocławskiej

Sesja 2 – Muzealnictwo morskie i rzeczne Polski

moderator mgr Jerzy Kułtuniak, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, animator Zespołu Organizatorów Przestrzennego Muzeum Odry

godz. 10⁰⁰–13³⁰ – obrady plenarne

godz. 13³⁰–15⁰⁰ – przerwa

dr inż. Jerzy Litwin, Centralne Muzeum Morskie, *Muzea morskie i rzeczne -europejskie tendencje a polskie możliwości*
dr hab. prof. Stanisław Januszewski, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki Politechnika Wroclawska, *Muzeum Odry – pole doświadczeń*
mgr Przemysław Pasek, Fundacja Ja Wisła, Warszawa, *Czerniakowski Port Wisły*
mgr Tomasz Bednarz, mgr Iwona Pomian, Centralne Muzeum Morskie, *Ochrona i zabezpieczanie podwodnych stanowisk archeologicznych*
mgr Paweł Lis, Muzeum Nadwiślańskie, Kazimierz Dolny, *Muzeum Dawnych Słowian – otwarte muzeum tematyczne. Próba tworzenia modelu ochrony i publicznego udostępniania dziedzictwa archeologicznego doliny rzeki Chodelki*
dr inż. Wojciech Eckert, Uniwersytet Zielonogórski, *Muzeum Odry w Krośnie Odrzańskim – szansa dla zamku, miasta, regionu*
dr kmdr por. Sławomir Kudela, Muzeum Marynarki Wojennej, *Problematyka budowy Muzeum Marynarki Wojennej – najstarszej morskiej instytucji muzealnej w Polsce*
mgr inż. kmdr por. Jerzy Łubkowski, Muzeum Marynarki Wojennej, *Regeneracja i ochrona nitowanego kadłuba muzealnej jednostki pływającej*
mgr Ewa Otremba, Akademia Morska Gdynia, *Zbiory nautyczne w muzeum Akademii Morskiej w Gdyni*
mgr Michał Sawala, mgr Anna Borowiec, Muzeum Narodowe, Szczecin, *Morska ekspozycja plenerowa Muzeum Narodowego w Szczecinie*
mgr Paweł Pawłowski, Muzeum Rybołówstwa Morskiego, Niechorze, *Muzeum Rybołówstwa Morskiego*
mgr Krzysztof Zamościński, Centralne Muzeum Morskie, *Znaczenie zbiorów etnograficznych w muzeach morskich i rzecznych na przykładzie zbiorów łodzi tradycyjnych CMM w Gdańsku*
mgr Anna Ciemińska, Centralne Muzeum Morskie, *Muzeum w sieci*
mgr Robert Domżał, Centralne Muzeum Morskie, *Międzynarodowy projekt LAGOMAR – dziedzictwo kulturowe Zalewu Szczecińskiego, Wiślanego i Kurońskiego. Perspektywy rozwoju muzealnego*
mgr Andrzej Kotecki, Muzeum Marynarki Wojennej, *Kolekcja malarstwa w zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni*
mgr Liliana Giełdon, Centralne Muzeum Morskie, *Sceny z życia rybaków w zbiorach muzeów polskich*

2 czerwiec – piątek, Aula Politechniki Wrocławskiej

Sesja 3 – Dziedzictwo dla przyszłości

moderator dr hab. prof. nadzw. Stanisław Januszewski, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Politechnika Wrocławska

godz. 15⁰⁰–18³⁰ – obrady plenarne, zakończenie konferencji

godz. 18³⁰–22⁰⁰ – projekcje multimedialne, filmy video, spotkanie towarzyskie na statkach Muzeum Odry FOMT

mgr Jerzy Kułtuniak, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, *Jak w muzeum „sprzedać” rzekę?*

mgr inż. kpt. Marian Kosicki, mgr Zbigniew Priebe, Fanklub FOMT „Bractwo Mokrego Pokładu”, *Bractwo Mokrego Pokładu*

mgr Dariusz Małszycki, Muzeum Miasta Gdyni, *Wychowanie morskie w harcerstwie gdyńskim w okresie międzywojennym*

mgr Radosław Paternoga, Centralne Muzeum Morskie, *Wychowanie morskie rozpoczyna się w szkole*

mgr Henryk Pierchała, Fanklub FOMT „Bractwo Mokrego Pokładu”, *Dalszy rejs*

Tadeusz Kłodowski, Międzywydziałowe Studenckie Koło Naukowe PWr. „Ochrony zabytków techniki HP Nadbór”, *Studencki ruch naukowy wokół zabytkowych statków odrzańskich*

mgr Monika Szima-Efinowicz, mgr Jolanta Grocholska, Fanklub FOMT – „Bractwo Mokrego Pokładu”, *Współpraca młodzieży z Powiatowego Zespołu Szkół Nr 3 w Sobótce z Bractwem Mokrego Pokładu w realizacji projektu Socrates–Comenius „Woda – przyjaciel i wróg”.*

mgr Lech Trawicki, Stowarzyszenie La Stadia, Elbląg, *Lodołamacz Lampart – ocalić czy zapomnieć?*

mgr Grzegorz Majcher, Związek Harcerstwa Rzeczypospolitej, Wrocław, *„Złota Kaczka” historia, remont i plany wykorzystania*

mgr inż. Jacek Bielicki, Grupa Stoczni Odra, Szczecin, *Parostatkiem w rejs*

dr inż. arch. Tomasz Szymański, Politechnika Gdańska, *Morskie dziedzictwo przemysłowe a tożsamość kulturowa regionu*

dr inż. Stanisław Duży, dr inż. Wojciech Preidl, mgr Jan Gustaw Jurkiewicz, Skansen „Królowa Luiza”, Zabrze, , Politechnika Śląska, *Główna Kluczowa Sztolnia Dziedziczna. Zabytek techniki górniczej i budownictwa wodnego*

mgr Wojciech Ronowski, Centralne Muzeum Morskie, *Historia latarni morskich i ich współczesna rola jako atrakcji turystycznych*

mgr inż. arch. Artur Zbiegieni, Urząd Stołecznego Konserwatora Zabytków, Warszawa, *Restytucja żeglugi pasażerskiej na Wiśle w rejonie Warszawy*

mgr inż. kpt. Marian Kosicki, Fanklub FOMT – „Bractwo Mokrego Pokładu”, *Żegluga turystyczna i sportowa na Wrocławskim Węźle Wodnym*

mgr Eligiusz J. Sitek, *Katamaranem Odrą i rzekami do Warszawy*

mgr inż. Andrzej Jaskuła, *Razem czy osobno?*

dr inż. Ryszard Kosierb, mgr inż. Krzysztof Kitowski, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, *Modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego*

VIII Krajowa Konferencja Muzealnictwa Morskiego i Riecznego Streszczenia referatów

Zdecydowaliśmy, by problematyka VIII Krajowej Konferencji Muzealnictwa Morskiego i Riecznego Polski koncentrowała się nie tyle na zagadnieniach ochrony dziedzictwa morskiego i rzeczno-polskiego, co jego spożytkowania dla kreowania nowych programów rozwoju gospodarczego, społecznego i kulturalnego kraju; roli muzealnictwa morskiego i rzeczno-polskiego w tym zakresie.

Z uwagi na miejsce Konferencji i doświadczenia Fundacji Otwartego Muzeum Techniki uwagę kie-

rujemy również ku problematyce ewidencji, ochrony, rewaloryzacji i eksploatacji zabytkowych jednostek pływających oraz udziału wolontariatu w procesach ochrony dziedzictwa kulturowego.

Chcielibyśmy wyzwolić szerszą refleksję nad poszukiwaniem nowego modelu muzealnictwa technicznego i nowego modelu masowej edukacji technicznej społeczeństwa. Sądzymy, że stan kultury technicznej społeczeństwa, jej poziom stanowić może szansę ale i barierę wzrostu gospodarczego, gdy po-

zostaje niewystarczającym. Rozwijając tradycyjne funkcje społeczne muzeum na polu edukacji i wychowania, akcentować chcielibyśmy również misję ochrony dziedzictwa kultury technicznej na polu gospodarki i kształcenia dla przedsiębiorczości, otwartości na stale – a dzisiaj coraz szybciej – dokonujące się wokół nas procesy przemiany cywilizacyjnej. Nie sposób aktywnie w nich uczestniczyć, nie osadzając teraźniejszości i przyszłości w tradycji i kulturze, nie konstruując programów rozwoju zgodnie z regułami natury i rozumu, w zgodzie z kodami cywilizacyjnymi, których zapis niosą i zażytki, dzieła kultury materialnej i duchowej, także dzieła techniki.

Bezustannie stajemy przed wyzwaniem definiowania postawy człowieka wobec rzeki i jej postrzegania, czy to w kategoriach żywiołu nieprzyjaznego, przed którym należy się bronić, albo sprzymierzeńca w realizacji społecznie użytecznych celów. „Wróg” czy „przyjaciel”? Wybór określonej opcji rodzi niejednokrotnie skutki trwałe, ciężące i na kierunkach rozwoju cywilizacji.

Zapraszamy do dyskusji nad stanem i perspektywami ochrony dóbr kultury narodowej Polski, wskazując przy tym na swoiste sprzężenie zwrotne występujące pomiędzy rozwojem muzealnictwa morskiego i rzecznoego, a rolą i znaczeniem morza i rzek w różnych dziedzinach życia gospodarczego i społecznego kraju, regionów, miast i społeczności nadrzecznych.

Zacznym dyskusji będą 52 artykuły przesłane organizatorom Konferencji, opublikowane w książce „Dziedzictwo morskie i rzeczne Polski” (FOMT, Wrocław 2006). Tutaj zamieszczamy ich abstrakty.

Sekcja 1. Świadectwa tradycji

W sekcji I „Świadectwa tradycji” sytuujemy kilkanaście opracowań sięgających problematyki historii żeglugi i budownictwa okrętowego oraz hydrotechnicznego, dorobku techników polskich działających tak w kraju jak i na obczyźnie, problematyki planowania przestrzennego obszarów nadrzecznych i wzajemnych sprzężeń między rzekami a różnymi sferami aktywności człowieka, także gospodarczymi, rolami rzekom przypisywanym, na Wiśle, Odrze, Bystrzycy, na rzekach kresów II Rzeczypospolitej. Sięgnięto również ku dziedzictwu myśli inżynierskiej Nowego Jorku i Szanghaju. Wiele miejsca poświęcono Odrze, przypominając przy tym i jej rolę jako drogi transportu węgla dolnośląskiego i XVIII/XIX-wieczne koncepcje połączenia jej kanałami z Zagłębiem Dolnośląskim. Przypomniano, nieznane na ogół, procesy kształtowania się prawno-ustrojowych podstaw administracji i zarządzania Odrzańską Drogą Wodną od XVI do XX wieku. Sięgnięto ku wrocławskim tradycjom sportów wodnych i ku spuściznie „wrocławskiej szkoły projektowania statków”, nie tylko śródlądowych. Sporo uwagi poświęcono dziedzictwu kultury technicznej Odry, zwłaszcza wrocławskiej, którego rozpoznanie słu-

żyć może wydobyciu zawartej w nim informacji, przydatnej również w procesach aktywizacji rzeki i obszarów nadrzecznych, tak w aspektach gospodarczych, społecznych jak i kulturowych.

Uprawianie historii, rozumienie złożonej problematyki związków człowieka z rzekami i morzem, stanowi podstawę muzealnictwa morskiego i rzecznoego, a pogłębianie sygnalizowanych czasami tutaj problemów, opiera poszukiwanie nowych modeli muzealnictwa, czy programów ochrony zabytków, na solidnych podstawach kulturowych, trafniej artykułując i wciąż zmieniające się oczekiwania, i wciąż zmieniające się potrzeby człowieka.

Stanisław Januszewski, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki/Politechnika Wrocławska

Stefan Drzewiecki – pionier żeglugi podwodnej

Stefan Drzewiecki urodził się w 1844 r. w Kunce na Podolu. Kształcił się w Paryżu gdzie ukończył École Centrale des Arts et Manufactures. Pracował we Francji i w Rosji. Zmarł w Paryżu w 1938 r. W dziejach techniki zapisał się jako pionier żeglugi podwodnej – konstruktor okrętów podwodnych, a także konstruktor wdrożonych m.in. w Rosji, Francji, Anglii i Niemczech aparatów torpedowych oraz jako pionier techniki lotniczej – w zakresie mechaniki lotu i jako twórca nowoczesnej teorii śmigła. Autor licznych publikacji i wielu patentów wynalazczych był także konstruktorem lotniczym, twórcą samolotu samostatecznego, który eksponowany był na IV Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu w 1912 r., autorem wielu patentowanych, prekursorskich rozwiązań konstrukcyjnych śmigieł lotniczych.

Bolesław Orłowski, Instytut Historii Nauki PAN

Działalność hydrotechniczna Polaków na obczyźnie w okresie zaborów

Przedstawiono kilka sylwetek i działalność wybitnych polskich hydrotechników pracujących w XIX i pocz. XX w. na obczyźnie, m.in. we Francji, Algierii, Hiszpanii, Portugalii, Szwajcarii, Norwegii, Turcji, na kontynencie amerykańskim i w Rosji.

Artur Trapszyc, Muzeum Etnograficzne w Toruniu
Przestrzeń wodna portowego Torunia. Z perspektywy antropologii ekologicznej

Geneza każdego niemal ośrodka miejskiego wiąże się ściśle z szlakami komunikacyjnymi oraz miejscem wymiany dóbr i idei. Ta oczywistość –jakkolwiek banalna– pozostaje prawdą wyjściową dla wszelkich rozważań na temat miasta.

Toruń, jeden z ważniejszych ośrodków usytuowanych na wiślanej arterii wodnej, jest tej prawdy wiernym odbiciem. Powstał wszak na skrzyżowaniu drogi wodnej z lądową, w miejscu dogodnej przeprawy przez rzekę. Początki Torunia, jako jednego z grodów pogranicznych ziemi chełmińskiej, łączą się z burzliwymi dziejami tego peryferyjnego zakątka wczesnośredniowiecznej Europy. Europy, która

tu – w sensie kulturowo-cywilizacyjnym – miała się dopiero budować.

Miasto żyło i rozwijało się za sprawą handlu prowadzonego głównie poprzez spław towarów rzeką. Zwrócone do niej siatką ulic i monumentalną panoramą średniowiecznego gotyku, obejmowało przestrzeń wodną, która musiała być zagospodarowana i niejako włączona w obręb miejskiej ekumeny. Ta przestrzeń to miejsce przybijania i rozładowywania statków i barek, wiślane nabrzeże z przylegającym do niego pasem wód. W miarę rozwoju miasta i zwiększonymi potrzebami portu, rośnie też jego akwatoryczny areał. Przegląd w ten sposób ujętej antropopresji Torunia, jest tym wątkiem historii, którym podąży nasza antropoekologiczna refleksja.

Ryszard Majewicz, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Dziedzictwo Wrocławskiego Węzła Wodnego

Współczesny pejzaż Wrocławia znaczy dziedzictwo wielowiekowego współżycia miasta z rzeką Odrą i jej dopływami. Wyspy, liczne odnogi rzeki i kanały zostały wkomponowane w tkanę urbanistyczną w stopniu niespotykanym w innych rejonach Polski. Również w skali Europejskiej Wrocław należy do miast wybitnie związanych z rzeką. Tak samo jak jest miastem znanym z przysłowiowych „stu mostów” – tak zupełnie nieznanym pozostaje jako miasto „stu” kilometrów wałów przeciwpowodziowych i brzegów wód, miastem stu zabytków inżynierii wodnej. Miastem stukilometrowej sieci wodociągowej. Stu kilometrowej sieci kanalizacyjnej, także drenażowej-odwadniającej. Miastem stu portów, przystani i nabrzeży przeładunkowych. Miastem niezliczonej ilości ludzi zajmujących się gospodarką wodną tego skomplikowanego i powiązanego ściśle ze sobą i z miastem systemu.

Monika Holdenmajer, Piotr Kulik, Agnieszka Warchalewska, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu

Wybrane odrzańskie budowle hydrotechniczne na przełomie wieków XVIII i XXI

Autorzy przedstawiają wybrane budowle hydrotechniczne Wrocławskiego Węzła Wodnego. Do najwybitniejszych dzieł kultury technicznej należą tutaj śluza Mieszkańska (1791–1794/1879) i stopień wodny Bartoszowice (1913–1917), Śluza Różanka (1913–1917) oraz budowle stopnia wodnego Rędzin (1913–1917/1926).

Stanisław Jabłoński, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Przemysł Wrocławskiego Węzła Wodnego

Omówiono proces kształtowania się przemysłu we Wrocławiu, związanego z Odrą jako drogą wodną, źródłem energii, oraz surowcem w procesie technologicznym. Przedstawiono relacje między rozwojem ekonomicznym a żegluga na Odrze, rozwojem urbanistycznym miasta, procesami przemiany Wrocław-

skiego Węzła Wodnego i infrastruktury transportowej a kształtowaniem się stref przemysłowych nad brzegami rzeki. Wskazując na różnorodne relacje przemysłu z rzeką podkreślono również walory kulturowe i architektoniczne budowli przemysłu nadodrzańskiego.

Rafał Brzeziński, Sowiogórskie Muzeum Techniki FOMT

Górski przełom Bystrzycy i wykorzystanie jego siły wodnej

W oparciu o studia archiwalne, bibliograficzne, kartograficzne i terenowe autor wprowadza w problematykę wyzyskania sił wodnych rzeki Bystrzycy i jej dopływów na obszarze Gór Sowich. Przybliża dzieje wielu zakładów wodnych, przede wszystkim młynów zbożowych i tartaków. Zwraca uwagę na dokumentujące ich poziom techniczny zabytki – relikty kanałów energetycznych, budynków produkcyjnych, maszyn i urządzeń technicznych, podnosząc potrzebę rozwijania studiów i badań z tego zakresu, służącym nie tylko celom poznawczym, także utylitarnym, mającym na uwadze rozwój turystyki regionu.

Eufrozyna Piątek, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Transport wodny wałbrzyskiego węgla w XVIII i XIX wieku.

Dzieje eksploatacji węgla w Zagłębiu Dolnośląskim kryją również wątki, wskazujące na związki górnictwa dolnośląskiego z Odrą, z Odrą jako drogą jego transportu do Berlina i innych ośrodków miejskich i przemysłowych Niemiec. To historia dróg węglowych łączących Zagłębie z portem w Malczycach. To również nieznanne szerzej projekty i dyskusje, jeszcze XVIII-wieczne, wokół budowy kanałów łączących Zagłębie z Odrą w Malczycach. Gdy zaś mowa o transporcie wodnym wałbrzyskiego węgla to warto wejrzeć w dzieje pierwszej na kontynencie europejskim sztolni spławnej „Fuchs” (Lisiej), do połowy XIX w. będącej drogą transportu wodą urobku z górniczych przodków.

Waldemar Ossowski, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku

Dawna żegluga śródlądowa w Polsce – świadectwa archeologiczne

Autor prezentuje stan badań na temat pradziejowej i wczesnośredniowiecznej żeglugi śródlądowej na podstawie dotychczas rozpoznanych zabytków i obiektów archeologicznych. Jednym z najszerzej dyskutowanych problemów badawczych jest zagadnienie podjęcia wykorzystania dróg wodnych do masowego transportu towarów w dorzeczu Odry i Wisły. Obok uwag dotyczących możliwości identyfikacji rzek jako szlaków handlowych autor koncentruje uwagę na problematyce techniki i technologii budowy środków transportu wodnego.

Walter Pater, Muzeum Marynarki Wojennej
Flotylla rzeczne Marynarki Wojennej II Rzeczypospolitej

Przedmiotem rozważań autora są: Flotylla Wiślana, powołana w grudniu 1918 r. i rozwiązana w 1925 r., Oddział Wydzielony rzeki Wisła Flotylli Rzeczej, zorganizowany przed wybuchem II wojny światowej oraz jednostki działające od 1919 do 1939 r. w dorzeczu Prypeci – Flotylla Pińska (przemianowana na Flotyllę Rzeczną) i w latach 1920–1922 – Oddział Detaszowany Flotylli Wiślanej na Prypeci. Uwagę koncentruje przy tym na dziejach i problemach działalności flotylli rzecznych Marynarki Wojennej w latach II Rzeczypospolitej w dorzeczach Wisły i Prypeci, a także na kwestiach związanych z ich organizacją, strukturami i kadrami.

Jan Pyś, Urząd Żeglugi Śródlądowej, Wrocław/Fanklub FOMT „Bractwo Mokrego Pokładu”
Administracja Odrzańskiej Drogi Wodnej (XVI–XX w.)

Prekursorami zasad nowoczesnej żeglugi na Odrze byli Habsburgowie. Warunki nawigacyjne na należącej do Habsburgów śląskim odcinku rzeki były dużo gorsze niż na pozostałej jej części. Habsburgowie podejmowali próby likwidacji lokalnych utrudnień dla żeglugi, inicjowali rozbudowę sieci dróg wodnych regionu, łączącej Odrę z dużymi rzekami oraz użeglowniając jej dopływy.

Dużo lepsze warunki dla żeglugi panowały na brandenburskim odcinku Odry jednak tam poważną przeszkodą, niekiedy uniemożliwiającą prowadzenie transportu wodnego, była niesprzyjająca żegludze polityka elektorów brandenburskich oraz uwarunkowania lokalne, takie jak prawo składu miast, czy opłaty żeglugowe.

Wojna trzydziestoletnia (1618–1648) przyniosła upadek żeglugi na Odrze. W Rzeszy, podnoszącej się ze skutków wojny trzydziestoletniej, pojawił się obok monarchii Habsburgów nowy lider – państwo brandenbursko-pruskie, później nazywane Prusy. W 1740 r. król Prus Fryderyk II Hohenzollern (1740–1786) wprowadził swoje wojska na Śląsk, zabierając tę prowincję Austrii. Przyłączenie Śląska do Prus i jednocześnie objęcie we władanie niemal całej rzeki stworzyło podstawy do tworzenia spójnej i konstruktywnej polityki odrzańskiej. Jej podstawowym założeniem było ujarzmienie groźnej rzeki. Utworzono nowe organy administracji rzecznej. Obowiązki inwestorskie, które do tej pory spoczywały na właścicielach przyległych do rzeki terenów, przejęło na siebie państwo. Inspiracją dla przemian ustrojowych zarządzania rzeką były zmiany, jakie zaszły w Europie po wojnach napoleońskich. Pierwszy raz państwo w roli inwestora wystąpiło w kompleksowym planie regulacji rzeki od Bogumińskiego z 7 lipca 1818 roku.

Dla realizacji programu regulacji rzeki powołana została, na mocy zarządzenia z 26 listopada 1873 r.

zcentralizowana terenowo, sprawnie działająca, państwowa administracja rzeczna. Nazwana została Zarząd Regulacji Rzeki Odry (Oderstrombauverwaltung); na jej siedzibę wybrano Wrocław. Wzrost znaczenia żeglugi na Odrze w okresie II Rzeszy skutkowało powstaniem wielu nowych urzędów pomagających w podejmowaniu decyzji Zarządowi.

Załamaniem rozwoju żeglugi przyniosła I wojna. Traktat Wersalski podpisany po wojnie zmienił geopolityczne położenie rzeki i umiędzynarodowił ją. Odra, z lokalnego szlaku komunikacyjnego, przekształciła się w arterię posiadającą strategiczne dla całej Rzeszy znaczenie.

Wybuch II wojny światowej rozpoczął proces degradacji Odrzańskiej Drogi Wodnej. Odra utraciła swoje znaczenie gospodarcze; wzrosła jej rola militarno-polityczna. Wiosną 1945 r., kiedy wojska I Frontu Ukraińskiego marszałka Iwana Koniewa podchodziły pod Wrocław, infrastruktura odrzańska, w myśl zaplanowanej przez hitlerowców akcji, została zniszczona.

Wojciech Śladkowski, Fanklub FOMT „Bractwo Mokrego Pokładu”

Wrocławska „szkoła” projektowania statków śródlądowych

Przedstawiono rys historii powstania i działania przedsiębiorstw związanych z projektowaniem i budową statków we Wrocławiu na przestrzeni lat 1945–1988. Przedstawiono również charakterystyczne sylwetki statków zaprojektowanych i zbudowanych na śródlądziu.

Marek A. Michalski, Wyższa Szkoła Morska Szczecin

Żegluga śródlądowa na Odrze – 1945

Do roku 1944 na Odrze pływała ogromna flota statków śródlądowych, obejmująca ok. 3000 jednostek, zarówno z własnym napędem jak i barek holowanych. Referat dotyczy tylko jednostek z napędem. Niemcy, wiosną 1945, wycofując się na zachód, uprowadzili ze sobą część statków, część zatopili, pozostawiając na powierzchni tylko te jednostki, których nie zdążyli utopić. Zdobywając Odrzańską Drogę Wodną władze sowieckie albo wywiozły na wschód część statków, albo stworzyły własną flotę odrzańską, znaną w literaturze fachowej jako SOAG (Sowietische Staatliche Oderschiffahrts A.G.). Polsce przypadły albo wraki leżące na dnie, albo najmniejsze jednostki, których nie opłacało się Niemcom zniszczyć, ani Rosjanom ukraść. Przecież teoretycznie Odra miała być polską rzeką, a więc inwentarz poniemiecki należał się Polsce. Te statki, które przejął SOAG, w roku 1949 zostały przekazane powstającej NRD i nowemu armatorowi DOS (Deutsche Oderschiffahrt). Przywrócenie wraków do takiego stanu technicznego, by nadawały się one do eksploatacji, trwało od kilku miesięcy do wielu lat. Małe ocalałe jednostki stanowiły zaś podstawę do stworzenia polskiej żeglugi śródlądowej na Odrze.

Krzysztof Białobłocki, Fanklub FOMT – «Bractwo Mokrego Pokładu»

Wratislavia – przyczynek do dziejów pierwszych klubów wioślarskich Wrocławia

Autor prowadzi nas w dni narodzin kajaka i czas powstawania we Wrocławiu (1876) pierwszych klubów kajakowych i organizacji pierwszych wrocławskich regat wioślarskich z udziałem kajaków (1881). Opowiada o życiu klubowym kajakarzy wrocławskich lat 80. XIX i meandrach wczesnych dziejów klubu wioślarskiego Wratislavia.

Rainer Pietrasik, Fanklub FOMT „Bractwo Mokrego Pokładu”

Historia Jacht Klubu AZS Wrocław

Jacht Klub AZS Wrocław już 60 lat jest mocno posadowiony w dolnośląskiej społeczności żeglarskiej. Klub czynnie popularyzuje żeglarstwo śródlądowe, morskie i regatowe w środowisku akademickim i szkolnym. Prowadzi szkolenia żeglarskie dla młodzieży i dorosłych wykorzystując własny sprzęt pływający. Organizuje rejsy morskie i oceaniczne. Jacht Klub jest klubem silnym dzięki wypróbowanemu zespołowi, w którym w dalszym ciągu działają żeglarze, pamiętający czasy zrujnowanej przystani nad Odrą w roku 1949.

Sławomir Łotysz, Uniwersytet Zielonogórski

Port nowojorski – dziedzictwo myśli inżynierskiej

Rosnące znaczenie gospodarcze Stanów Zjednoczonych przyczyniło się do dynamicznego rozwoju portu w Nowym Jorku. Był to nie tylko wielki port przeladunkowy, ale również pierwszy na drodze do Nowego Świata dla milionów imigrantów. Od połowy XIX wieku prowadzono tu, zakrojone na szeroką skalę prace regulacyjne mające na celu poprawę żeglugi w obrębie portu. Prowadzone prace polegały na pogłębianiu dróg wodnych, usuwaniu przeszkód naturalnych (rafy i mielizny skalne) i budowie kanałów żeglugowych. Skala tych przedsięwzięć była adekwatna do znaczenia Nowego Jorku jako największej metropolii i najbardziej ruchliwego portu ówczesnego świata. Do dziś osiągnięcia te stanowią żywe dziedzictwo myśli inżynierskiej.

Jadwiga Klim, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku

Dziedzictwo nautyczne Szanghaju. Metody jego ochrony oraz współczesne wykorzystanie

Z dziedzictwem nautycznym Szanghaju mogłam zetknąć się w czasie 8-dniowego pobytu w tym mieście w grudniu 2005 r. Celem podróży było m.in. przygotowanie otwarcia wystawy pt. „Wisła w dziejach miasta Gdańska i Powiśla” zorganizowanej przez Centralne Muzeum Morskie, Archiwum Państwowe i Urząd Miejski w Gdańsku. Skupiłam się przede wszystkim na metodach ochrony tego dziedzictwa w muzeach i skansenach oraz na jego współczesnym wykorzystaniu, głównie w celach turystycznych i ekonomicznych. Motywy rzeczno-

morskie obecne są w placówkach muzealnych w formie prezentacji wybranych zagadnień. W Chinach – według dostępnych danych – są tylko dwa muzea morskie i jedno muzeum marynarki wojennej. Imponujący jest natomiast stopień wykorzystanie dróg wodnych dla celów turystycznych i ekonomicznych.

Sekcja 2. Muzealnictwo morskie i rzeczne

Tutaj uwagę koncentrujemy na współczesnych poszukiwaniach nowej formuły muzealnictwa morskiego i rzecznoego, wiele uwagi poświęcając temu ostatniemu, bowiem idea muzeum rzeki to w Polsce sprawa nadzwyczaj aktualna, o niedługim też rodowodzie. Stąd tyle uwagi poświęcamy refleksji nad stanem i przemianami muzealnictwa rzecznoego Europy. Recepcja krytyczna i transfer jego dokonań dostarczyć mogą, a i dostarczają, znaczących impulsów dla polskich przedsięwzięć na tym polu. Wprowadza w problematykę artykuł Jerzego Litwina, przedstawiający tendencje rozwojowe współczesnego muzealnictwa morskiego i rzecznoego na polu ekspozycji kolekcji muzealnych. Współgra z nim szkic Jerzego Kułtuniaka, budzący refleksję nad formułą współczesnego muzeum rzeki i kierującego uwagę ku poszukiwaniu treści, jakie muzeum winno wyrażać, przypisany sekcji trzeciej, współgra bowiem i z problematyką społecznych aspektów muzealnictwa. Kolejne artykuły, prowadzą ku nowym ideom i inicjatywom ekspozycji problematyki morskiej i rzecznoej w Polsce oraz ochrony i eksploatacji zabytków, ogarniając i sferę archeologii podwodnej i rewaloryzacji zabytkowych jednostek pływających, także badań i międzynarodowej współpracy międzynarodowej.

Jerzy Litwin, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku

Ekspozycje w muzeach morskich i rzecznych – trendy europejskie i polskie możliwości

Autor przypomina ważniejsze osiągnięcia ekspozycyjne w muzeach europejskich, akcentując przemiany jakie nastąpiły w tamtych instytucjach w ostatnim pięćdziesięcioleciu. Prezentuje gamę najnowszych tendencji wystawienniczych, poczynając od form aranżacji do wyposażenia technicznego ekspozycji. Na tym tle wprowadza w dorobek polskich muzeów morskich w Szczecinie, Gdyni i Gdańsku oraz Muzeum Wisły w Tczewie. W końcu podejmuje próbę określenia potrzeb i kierunków przemian w projektowaniu ekspozycji, uwzględniających posiadane zasoby eksponatów, zainteresowanie muzealnej publiczności wystawami oraz wizje scenarzystów i projektantów oprawy plastycznej.

Stanisław Januszewski, Politechnika Wrocławska/ Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Muzeum Odry. Pole doświadczeń

Przedstawiono formułę ideową organizacji pozarządowej Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i kie-

runki jej prac na polu ochrony dziedzictwa kultury technicznej Polski. Szczególną uwagę zwrócono na poszukiwanie nowego modelu muzealnictwa technicznego i autorski projekt budowy Otwartego Muzeum Techniki. W definicji tego muzeum pokreślono jego walory nie tylko poznawcze, ale również społeczne i gospodarcze, służące formułowaniu nowych programów rozwoju obszarów nadodrzańskich. Podnosząc potrzebę ochrony aktywnej zabytków przemysłu oraz techniki przywołano doświadczenia Fundacji w dziedzinie kreowania przestrzennego Sowiogórskiego Muzeum Techniki (od 2003 r.) oraz Muzeum Odry (od 1998 r.), opartego na zabytkowych statkach odrzańskich – na holowniku parowym „Nadbór” (1949), dźwigu pływającym „Wróblin” i na barce towarowej (1936). Zaprezentowano oryginalną formułę tegoż muzeum, programy eksploatacji zabytkowych statków w nowych rolach laboratorium, szkoły, muzeum, projekt odbudowy napędu parowego „Nadbora” i realizacji rejsu na trasie Wrocław-Rotterdam pod hasłem „Europa ponad rzekami”, z misją promocji dziedzictwa technicznego Polski.

**Przemysław Pasek, Fundacja Ja Wisła, Warszawa
Czerniakowski Port Wisły**

511 kilometr szlaku Wisły, Solec, zapomniane koźlenie rzecznej Warszawy. Przystań flisacka, bród do Kamionu, Towarzystwo Żeglugi Parowej hrabiego Andrzeja Zamoyskiego. Czerniakowskie Warsztaty Portowe i Warszawska Stocznia Rzeczna. 101-letni Port Zimowy na Czerniakowie, którego wyrzekła się Stolica. Znaleźnienie zatopionej barki „Herbatnik” i jej wydobywanie w 2003 roku – początek niezwykłej przygody. Nieformalne działania kulturalne na barce animujące opuszczony Port. Trudy i radości pionierów – 2004 r. Nieoczekiwany sukces artystyczny projektu przy całkowitej porażce finansowej. Odkrywanie fascynującej historii związków miasta z rzeką. Utworzenie Fundacji Ja Wisła – 2005 r. Działania fundacji zmierzające do przywrócenia rzeki miastu: ekologia, edukacja, ochrona dziedzictwa kulturowego i promocja rzeki. Sprzątanie brzegów, akcja Big Jump, rajd Kryterium Wisły, budowa łodzi „Stwora” i warsztaty pływania pychem... etc., Projekt utworzenia w Porcie Czerniakowskim Skansenu Rzeki Wisły.

Tomasz Bednarz, Iwona Pomian, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku

Ochrona i zabezpieczanie podwodnych stanowisk archeologicznych

W ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat nastąpił gwałtowny rozwój archeologii podwodnej. Wynika to przede wszystkim z nowych możliwości technologicznych, pozwalających bardziej skutecznie lokalizować miejsca zalegania przeszkód dennych, a także dłużej przebywać pod wodą. Warunki, w jakich zabytki przebywają na dnie morskim oraz w jego sedymentach, stanowią zazwyczaj bardzo

sprzyjające środowisko do zachowania wszelkiego rodzaju obiektów, zwłaszcza tych, które wykonane były z materiałów organicznych. Jednym z najbardziej korzystnych pod tym względem akwenów jest Bałtyk.

Autorzy przedstawiają doświadczenia europejskie, w tym także CMM, w zakresie ochrony podwodnego dziedzictwa archeologicznego. Wskazują na czynniki wpływające na kondycję artefaktów zalegających w morzu i przybliżają problematykę zabezpieczania i monitorowania tych obiektów. Uwagę poświęcają również ochronie prawnej podwodnego dziedzictwa kultury.

Paweł Lis, Muzeum Nadwiślańskie w Kazimierzu Dolnym

Muzeum Dawnych Słowian. Otwarte muzeum tematyczne

Dolina Chodelki, wpadającej do Wisły na południe od Kazimierza Dolnego, to region charakteryzujący się wyjątkowym krajobrazem kulturowym, związanym z tradycyjnym, wywodzącym się jeszcze ze średniowiecza – sposobem gospodarowania. Unikalnym elementem tego krajobrazu są relikty czterech słowiańskich grodzisk z VIII–X wieku w: Chodliku, Żmijowiskach, Kłodnicy i Podgórzu. Ich znaczenie dla badań nad wczesnym średniowieczem Polski Środkowowschodniej i powinności statutowe Muzeum Nadwiślańskiego w Kazimierzu Dolnym spowodowały, że opracowany został projekt „Muzeum Dawnych Słowian – otwarte muzeum tematyczne.” Jego celem jest próba zrealizowania zapisanej w międzynarodowych dyrektywach nowatorskiej doktryny ochrony i zarządzania dziedzictwem archeologicznym, opartej na długotrwałej ochronie i organizacji publicznego dostępu do dziedzictwa archeologicznego „in situ.”

Koncepcja funkcjonowania otwartego muzeum tematycznego oparto o popularną w Europie ideę ekomuzeum. Dla każdego z grodzisk przewidziana została inna funkcja, realizowana przez różne podmioty. Efektem tego działania ma być stworzenie zintegrowanego produktu turystycznego.

**Wojciech Eckert, Uniwersytet Zielonogórski
Muzeum Odry w Krośnie Odrzańskim szansą dla zamku, miasta, regionu**

Autor postuluje stworzenie w murach zamku w Krośnie Odrzańskim Muzeum Odry, którego misja znakomicie mogłaby się wpisywać nie tylko w tradycje Ody ale także miasta i Nadodrza.

Sławomir Kudela, Muzeum Marynarki Wojennej, Gdynia

Problematyka budowy Muzeum Marynarki Wojennej – najstarszej morskiej instytucji muzealnej w Polsce

Autor prezentuje problematykę kształtowania się opinii i decyzji w kwestii budowy siedziby dla Muzeum Marynarki Wojennej oraz powstania in-

stytucji, będącej najstarszą morską placówką muzealną w Polsce. Informuje o działaniach prowadzonych przez wiele lat przez środowisko marynarki wojennej na rzecz budowy nowej siedziby muzeum. Mówi o jej założeniach architektonicznych zarówno tych pierwotnych z lat 70. XX w. jak i o zmianach projektu w trakcie jego realizacji od 2002 r.

Jerzy Łubkowski, Muzeum Marynarki Wojennej, Gdynia

Regeneracja i ochrona nitowanego kadłuba muzealnej jednostki pływającej na przykładzie ORP „Błyskawica”

Na tle krótkiej historii ORP „Błyskawica” autor przedstawia problemy związane z utrzymaniem zabytkowego okrętu w stanie technicznym umożliwiającym jego dalszą eksploatację w roli okrętu reprezentacyjno-muzealnego Marynarki Wojennej RP. Przybliża technologie zwalczania zjawisk korozyjnych. Prezentuje działania prowadzone w ostatnich latach na rzecz ochrony stalowego, nitowanego kadłuba okrętu.

Ewa Otremba, Akademia Morska, Gdynia

Modele statków szkolnych w zbiorach muzealnych Akademii Morskiej w Gdyni

Autorka prezentuje kilka modeli statków szkolnych ze zbiorów Muzeum Akademii Morskiej w Gdyni, podając również charakterystyki techniczne i losy jednostek szkolnych.

Michał Sawala, Anna Borowiec, Muzeum Narodowe w Szczecinie

Morska ekspozycja plenerowa Muzeum Narodowego w Szczecinie

Zbiory zabytkowych obiektów wielkogabarytowych zgromadzone przez Muzeum Narodowe w Szczecinie stały się inspiracją do utworzenia wystawy plenerowej „Skansen Morski”. Przeprowadzono konserwację zabytków w dostosowaniu do warunków prezentacji na wolnym powietrzu. Zaprezentowany został tabor rybacki i urządzenia okrętowe. Trudne warunki ekspozycji – wpływ czynników atmosferycznych – spowodowały szybką destrukcję obiektów, które w stosunkowo krótkim czasie ponownie wymagały zabiegów konserwatorskich. Obecnie czynione są starania zmiany sposobu ekspozycji tego rodzaju zbiorów. Wydaje się, że najkorzystniejszym wyjściem będzie miejsce zadaszone typu wiata.

Paweł Pawłowski, Muzeum Rybołówstwa Morskiego Niechorze

Muzeum Rybołówstwa Morskiego w Niechorzu

Przedstawiono dzieje młodej placówki muzealnej, powstałej siłami społecznymi, przy wsparciu samorządu lokalnego – Muzeum Rybołówstwa Morskiego w Niechorzu. Uwagę zwrócono na formułę i program jego działania – jako lokalnego centrum kultury i promocji gminy.

Krzysztof Zamościński, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku

Znaczenie zbiorów etnograficznych w muzeach morskich i rzecznych na przykładzie zbiorów łodzi tradycyjnych CMM w Gdańsku

Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku od początku swojej działalności podjęło zadanie gromadzenia tradycyjnych jednostek pływających używanych na różnych akwenach, zarówno morskich jak i śródlądowych. Tak szerokie potraktowanie zagadnienia tradycyjnych jednostek pływających jest możliwe dzięki funkcjonowaniu w strukturze CMM kilku oddziałów. Oddział Rybołówstwa w Helu umożliwia prezentację łodzi rybackich z obszaru polskiego wybrzeża nie tylko w ekspozycji typu skansenowskiego, ale także w ramach wystawy stałej poświęconej rybołówstwu. Ludowe jednostki śródlądowe znalazły miejsce w Muzeum Wisły w Tczewie. Nowo otwarte Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich dało sposobność pokazania dawnych rybackich łodzi zalewowych. Szerszego tła światowego dostarcza kolekcja łodzi z najróżniejszych stron globu, głównie krajów pozaeuropejskich, pokazywana w głównej, gdańskiej siedzibie CMM. Wspomniane kolekcje gromadzi się i prezentuje w kontekście innych obiektów etnograficznych związanych z kulturami, z których się wywodzą. Lata gromadzenia i udostępniania nautologicznych eksponatów etnograficznych dają możliwość podsumowania dotychczasowych doświadczeń z tej dziedziny zebranych przez CMM. Jest to dobry punkt wyjścia umożliwiający zastanowienie się nad znaczeniem tego typu zbiorów dla działalności muzeów morskich i rzecznych. Nad znaczeniem widzianym z perspektywy etnologii w różnorodnych aspektach – działalności naukowej, edukacyjnej czy ochrony dziedzictwa kulturowego w węższym, krajowym sensie, jak i szerszym, globalnym.

Anna Ciemińska, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku

Muzeum w sieci

Autorka zwraca uwagę na różne możliwości korzystania z sieci internetowej jako narzędzia pracy muzeów. Prezentuje przy tym interesujące badania przeprowadzone na zlecenie University of North Texas wśród osób zainteresowanych internetową informacją o działalności muzeów i oczekiwaniami z ich strony co do treści i formy muzealnych stron internetowych. Wskazuje na stopień korzystania z narzędzia internetowego przez polskie placówki muzealne i tkwiące w tym zakresie rezerwy wzrostu.

Robert Domżał, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku

Międzynarodowy projekt LAGOMAR. Dziedzictwo kulturowe Zalewu Szczecińskiego, Wiślanego i Kurońskiego

1 lipca 2005 roku Centralne Muzeum Morskie wraz z szesnastoma innymi partnerami z Polski, Niemiec,

Litwy i Rosji rozpoczęło realizację projektu pt. LA-GOMAR realizowanego w ramach programu UE INETRREG III B.

Przedsięwzięcie, którego głównym celem jest poznanie i inwentaryzacja dziedzictwa kulturowego obszarów zalewu Szczecińskiego, Wiślanego i Kurońskiego zaplanowano na 2,5 roku. Działania podejmowane na polu naukowym i muzealnym mają służyć docelowo wzmocnieniu potencjału regionalnego opartego na turystyce. Stąd w projekcie oprócz uniwersytetów i muzeów biorą udział gminy oraz związki gmin nadzalewowych. W trakcie realizacji przedsięwzięcia podjęte zostaną pilotażowe działania muzealne związane zarówno z poprawieniem lub rozbudową infrastruktury muzealnej, jak również z nowatorskimi pomysłami wykorzystania zabytkowych jednostek pływających jako platform dla wędrujących wystaw czasowych.

**Andrzej Kotecki, Muzeum Marynarki Wojennej
Kolekcja malarstwa w zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni**

Autor prezentuje kolekcję prac plastycznych, głównie malarstwa marynistycznego, Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Pochodzi z różnych źródeł, darów i zakupów, planowo prowadzonych dopiero od lat 90. XX w. Mimo, że kolekcja to młoda, to reprezentatywna dla dorobku współczesnego polskiego malarstwa marynistycznego.

Liliana Giełdon, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku

Leon Wyczółkowski, Władysław Jarocki i inni. Sceny z życia rybaków w zbiorach muzeów polskich
Autorka przybliży sceny z życia rybaków utrwalone pędzlem wybitnych malarzy polskich, sięgając ku spuściźnie artystycznej Leona Wyczółkowskiego, Władysława Jarockiego, Konstantego Szewczenko, Wawrzyńca Chorembalskiego, Felicjana Szcześniego Kowarskiego, Sotera Jaxy Małachowskiego, Antoniego Kierpala, Henryka Baranowskiego i Alfonsa Zwary.

Sekcja 3. Dziedzictwo dla przyszłości

Akcentujemy problematykę społecznych aspektów ochrony dziedzictwa morskiego i rzecznoego Polski, a także wolontariatu w służbie zabytkom, który zdaje się pozostawać koroną pracy współczesnego muzeum. Efektywność jego działania czyni postulat ochrony dziedzictwa żywym i społecznie atrakcyjnym. Kwestia wolontariatu jest istotną o tyle, że problematykę muzealnictwa osadza w kontekstach społecznych, a poprzez wolontariat najpełniej wyrażają się też tradycyjne funkcje muzeum – wychowanie i edukacja. Co zaś najważniejsze, to jedynie przez wolontariat realizować można potrzebę uspołecznienia procesu ochrony dziedzictwa. A to właśnie, i tylko to, stanowić może podstawę aktywnej ochrony zabytków, osadzania jej w realiach życia, uprawiania efektywnej polityki ochrony dzie-

dzictwa, optymalizować jej koszty i czerpać ze spadku przeszłości dla konstruowania nowych programów rozwoju gospodarczego, społecznego, kulturalnego, nie tylko społeczności nadrzecznych.

Problematyka to tak bogata i różnorodna, że nie sposób wyartykułować tutaj wszystkich nasuwających się dylematów. Sięga sfery wychowania, edukacji i oświaty, potrzeby kształtowania nowego modelu masowej edukacji technicznej społeczeństwa. Poziom kultury technicznej tegoż zdaje się być bowiem jedną z barier wzrostu cywilizacyjnego Polski, barierą, zwykle niezauważaną, a obcowanie z zabytkiem przemysłu i techniki, włączenie go w procesy wychowania społeczeństwa „dla przedsiębiorczości”, nieść może wiele nadziei, sprzyjających również wzrostowi jakości życia.

Jerzy Kułtuniak, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Jak w muzeum „sprzedać” rzekę?

Autor, na kanwie dorobku dotychczasowych Konferencji Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego oraz przykładowo wybranych publikacji naukowych, formułuje kilka uwag, dotyczących źródeł inspiracji i kształtowania ekspozycji rzecznych oraz kierunków rozwoju tej gałęzi muzealnictwa.

Marian Kosicki, Zbigniew Priebe, Fanklub FOMT „Bractwo Mokrego Pokładu”

Bractwo Mokrego Pokładu

Przestawiono formułę i kierunki działania Fanklubu Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, który ukonstytuował się latem 2002 r. jako „Bractwo Mokrego Pokładu”, z siedzibą na HP „Nadbór” i DP „Wróblin”, zabytkowych statkach odrzańskich. Bractwo skupia ok. 60 weteranów żeglugi śródlądowej Polski, pracowników instytucji gospodarki wodnej, przedsiębiorstw hydrotechnicznych, zainteresowanych ożywieniem Odry jako drogi wodnej, problemami gospodarki wodnej, w końcu i dziejami techniki oraz ochroną dziedzictwa kultury technicznej Polski, w pierwszym rządzie Odrzańskiej Drogi Wodnej. Od 2002 r. Bractwo prowadzi comiesięczne spotkania na pokładach zabytkowych statków odrzańskich, od 2003 r. wydaje comiesięczny biuletyn „Prosto z Pokładu”, z inicjatywy Bractwa reaktywowano kształcenie kadr przemysłu stoczniowego, żeglugi i gospodarki wodnej, od 2006 r. prowadzone w 3 klasach Technikum Mechanicznego we Wrocławiu, czym wypełniono lukę powstałą wskutek nieprzemyślanej likwidacji ZSZ i Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

**Dariusz Małszycki, Muzeum Miasta Gdyni
Wychowanie morskie w harcerstwie gdyńskim w okresie międzywojennym**

Autor przedstawia historię polskiego ruchu skautycznego oraz tradycji żeglarskich zapoczątkowanych w 1923 roku w Wejherowie. Szczególnie korzystne warunki do popularyzacji tradycji żeglar-

skich zaistniały w Gdyni. Młodzież zrzeszona w zastępach harcerzy-żeglarzy stopniowo poznawała arkana żegluga morskiej, tworzyła historię floty Związku Harcerstwa Polskiego. Jest to również epoka rozwoju Harcerskiego Ośrodka Morskiego w Gdyni.

Radosław Paternoga, Centralne Muzeum Morskie
Wychowanie morskie rozpoczyna się w szkole

Autor podnosi problematykę wychowania morskiego wskazując przy tym na ważniejsze organizacje zajmujące się nim od 1918 r. Charakteryzuje obecny stan wychowania morskiego. Mówi o inicjatywach edukacyjnych prowadzących wychowanie morskie bez konieczności praktycznego kontaktu z żeglarstwem i morzem i roli w procesach wychowawczych zwłaszcza muzeów szkolnych.

Henryk Pierchała, Fanklub FOMT „Bractwo Mokrego Pokładu”

Dalszy rejs

„Bractwo Mokrego Pokładu” najpierw oprotestowało decyzję władz miejskich Wrocławia – likwidacji ZSZ i Technikum Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu. W końcu, wraz z innymi środowiskami, połączyło wysiłki, dla reaktywacji, przerwanej po 58 latach, kształcenia we Wrocławiu kadr dla żegluga śródlądowej i gospodarki wodnej. Od 2006 r. będzie ono kontynuowane, w innym, co prawda miejscu, ale oparte na tych samych tradycjach dydaktycznych i wychowawczych.

Tadeusz Kłodowski, Międzywydziałowe Studenckie Koło Naukowe Politechniki Wrocławskiej „Ochrony Zabytków Techniki HP Nadbór”.

Studencki ruch naukowy wokół zabytkowych statków odrzańskich

Autor przedstawia działalność Międzywydziałowego Mówi o organizowanych i współorganizowanych przez Koło w roku 2005 imprezach. Akcentuje wpływ na działalność MSKN wyjątkowych obiektów z którymi członkowie Koła się stykają oraz ludzi, z którymi współpracuje.

Monika Szima-Efinowicz, Jolanta Grocholska, Powiatowy Zespół Szkół Nr 3 w Sobótce/Fanklub FOMT „Bractwo Mokrego Pokładu”

Współpraca młodzieży PZS Nr 3 w Sobótce z Bractwem Mokrego Pokładu

Odra jest najważniejszą rzeką Dolnego Śląska i jedną z głównych rzek Polski. Od ponad tysiąca lat gwarantowała byt ekonomiczny skupiskom ludności osiedlającym się w jej dorzeczu. Jako rzeka międzynarodowa, stanowiła także istotną arterię komunikacyjną. Jeszcze kilkanaście lat temu regularnie kursowały po niej holowniki, barki i inne jednostki pływające. Jej koryto oraz obiekty wspomagające żegluga były dobrze utrzymane. Dopiero wydarzenia 1989 roku i ich polityczno-ekonomiczne konse-

kwencje spowodowały, że również żegluga przechodzi swój kryzys. Przejmującym tego przykładem jest zamknięcie Szkoły Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu. Dlatego tak ważne jest uświadomienie młodzieży znaczenia żegluga odrzańskiej. Zadania tego podjął się Zespół Szkół nr 3 w Sobótce, realizując go w ścisłej współpracy z Fundacją Otwartego Muzeum Techniki i z Fanklubem Fundacji – „Bractwem Mokrego Pokładu”. Autorki przedstawiają doświadczenia realizacji projektu Socrates-Comenius „Woda – przyjaciel i wróg”.

Lech Trawicki, Stowarzyszenie La Stadia, Elbląg
Lodołamacz „Lampart”. Ocalić czy zapomnieć?

W 2006 r. mija 125 lat od pierwszego lodołamania na Wiśle z udziałem lodołamacza. Pierwszy lodołamacz wiślany *Weichsel* zbudowano w gdańskiej stoczni F. Devrienta w 1881 roku. Do czasu I wojny światowej do eksploatacji na Wiśle wprowadzono 13 lodołamaczy zbudowanych w gdańskich stoczniach: F. Devrienta, J. Klawittera, F. Schichau’a i Johannsena. W okresie międzywojennym polska administracja wodna dysponowała trzema lodołamaczami. W latach 1920–1928 był to lodołamacz łącznikowy *Wrobna* (ex *Fribbe*), od 1930 roku lodołamacz czołowy *Gabriel Narutowicz*, a od 1933 roku lodołamacz pomocniczy *Rekin*. W latach 1945–1960 Rejon Dróg Wodnych w Tczewie dysponował flotyllą 11 lodołamaczy zbudowanych przed II wojną światową, z czego sześć z nich pochodziło jeszcze z XIX wieku.

Pierwsze polskie projekty lodołamaczy rzecznych opracowano w Gdańsku i Wrocławiu. Projekt lodołamacza czołowego typu L-400 został wykonany przez Biuro Konstrukcyjne Taboru Morskiego w Gdańsku przy udziale Zakładu Teorii Okrętu Politechniki Gdańskiej. Projekt typu L-250 został opracowany w Biurze Projektów i Studiów Taboru Rzecznego we Wrocławiu. Budowę czterech lodołamaczy liniowych typu L-250 oraz dwóch czołowych L-400 zlecono Gdyńskiej Stoczni Remontowej. Prototypowymi jednostkami były: L-250 *Lampart* i L-400 *Rosomak*. Sępkę pod L-250 nr bud 204 położono 15 czerwca 1959 roku. Wodowanie pierwszego w historii polskiego budownictwa okrętowego lodołamacza *Lampart* odbyło się 9 listopada 1959 roku. Od 27 stycznia 1960 roku lodołamacz był eksploatowany przez tego samego armatora – obecne Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodnego z Tczewa. Oprócz udziału w akcjach lodołamania, *Lampart* pracował również jako holownik. Dopiero w 2004 roku jednostkę wycofano z eksploatacji.

Lodołamacz *Lampart* stanowi materialne świadectwo historii polskiego budownictwa okrętowego. Zasługuje też na zachowanie jako statek przez ponad 40 lat chroniący lokalną społeczność przed skutkami powodzi. Jako jednostka muzealna powinien przynieść wymierne korzyści regionalnemu ruchowi turystycznemu.

Grzegorz Majcher, Związek Harcerstwa Rzeczypospolitej, Wrocław

„Złota Kaczka” historia, remont i plany wykorzystania

Tjalk «Złota Kaczka» – rok budowy 1903, Amsterdam. Historia statku; wykorzystanie w latach 1903–1945, 1945–1980, 1980–1990; odbudowa, remont i wykorzystanie w latach 1993–2004, remont statku – wymiana dna w roku 2005. Plany przyszłego wykorzystania i zagospodarowania statku przez Związek Harcerstwa Rzeczypospolitej.

Jacek Bielicki, Grupa Stoczni Odra Sp. z o.o. w Szczecinie

Parostatkiem w rejs

Postępujący w ciągu ostatnich lat rozwój cywilizacji, odznaczający się wprowadzaniem coraz to nowszych technologii powoduje, że często w wolnych chwilach uciekamy do innej sfery życia, do tego co znamy z opowiadań rodziców i dziadków, do tego co dla nich jest już nostalgią, a wzbudza w nas ciekawość, chęć poznania historii. Coraz częściej stare żaglowce i parowce przyciągają naszą uwagę, pragniemy przeżyć historię, poczuć zapał dawnych żeglarzy, podziwiając przy tym piękno natury podczas rejsów. Mowa o parostatku zbudowanym w 2004-2005 r. w stoczni Porta Odra w Szczecinie dla armatora niemieckiego, replice pasażerskiego statku parowego z lat 20. XX w.

Tomasz Szymański, Katedra Architektury Morskiej i Przemysłowej. Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej

Morskie dziedzictwo przemysłowe a tożsamość kulturowa regionu

Dziedzictwo przemysłowe Pomorza Gdańskiego, zwłaszcza jego architektura, stanowi jeden z ważniejszych składników kultury materialnej określającej tożsamość kulturową regionu. Świadczy o jego odrębności i oryginalności w stosunku do innych. Przedłużenie bytu dawnej architektury przemysłowej zależne jest od jej autentycznych walorów, aktualnej przydatności użytkowej dla potencjalnego nabywcy oraz stanu technicznego. Z przeprowadzonych analiz wynika, że to przedłużenie bytu może wiązać się z potrzebą modernizacji lub zmianą przemysłowej funkcji użytkowej na inną. W wielu przypadkach działania rewitalizacyjne to jedyny sposób ochrony przekazu kulturowego obiektu przemysłowego. W przyszłości jedynie zachowane obiekty postindustrialne będą świadczyć o istnieniu, funkcjonowaniu i roli, jaką architektura przemysłowa odegrała w rozwoju regionu. Przykłady takich przekształceń zaczynają być coraz bardziej widoczne. Rejony głównych działań rewitalizacyjnych w Gdańsku, do których należy teren dawnej Stoczni Cesarzowskiej, wyspa Ołowianka ze spichlerzami i dawna elektrownia, stanowią początek pożądanych przekształceń. W kolejki czekają zdegradowane tereny Długich Ogrodów, Dolne Miasto i Stare Przedmie-

ście. Zlokalizowane tam zakłady przemysłowe o proveniencji z 2 poł. XIX w. mogą i powinny być poddane rewitalizacji oraz stanowią element aktywizujący tego typu działania w skali całych dzielnic.

Strategia rewitalizacji powinna być określona działaniami inwentaryzacyjnymi i badawczymi, waloryzacją, a następnie ściśle określonym, ponownym włączeniem obiektów i terenów poprzemysłowych w gospodarkę regionu. Integracja architektonicznego dziedzictwa przemysłowego w gospodarkę regionu powinna odbywać się w trzech zasadniczych płaszczyznach: analiza popytu inwestycyjnego, określenie udziału inwestorów oraz szeroka promocja działań. Są to podstawy rozwoju ekonomicznego w gospodarce rynkowej. Umiejętne wykorzystanie nacisków rynku inwestycyjnego może stanowić największą szansę ochrony architektury przemysłowej. Rewitalizacja i promocja dziedzictwa przemysłowego powinna stać się wyrazem konkurencji tych miast, które architekturę przemysłową traktują jako istotny składnik swojej tożsamości. Nastąpić to może jedynie wówczas, gdy zasoby dziedzictwa kulturowego, w tym architektura przemysłowa, stają się atutem w wyścigu o rozwój gospodarczy miasta i regionu.

Stanisław Duży, Wojciech Preidl, Jan Gustaw Jurkiewicz, Politechnika Śląska w Gliwicach, Muzeum Górnictwa Węglowego w Zabrze

Główna Kluczowa Sztolnia Dziedziczna. Zabytek techniki górniczej i budownictwa wodnego

W katalogu najcenniejszych dzieł techniki na terenie Polski miejsce szczególne zajmuje Główna Sztolnia Dziedziczna „Królowa Luiza”. Stanowi unikatowy przykład myśli technicznej nierozzerwalnie związanej z Śląskiem, a z Zabrzem w szczególności. Prowadzi i w dzieje techniki górniczej i wyzyskania wód kopalnianych dla spławu urobku. Autorzy przedstawiają wyniki prac studialnych w zakresie możliwości odtworzenia i adaptacji dla ruchu turystycznego odcinka Głównej Kluczowej Sztolni Dziedzicznej o długości około 2,35 km oraz połączenia go z istniejącą podziemną trasą turystyczną Skansenu Górniczego „Królowa Luiza”.

Wojciech Ronowski, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku

Historia polskich latarni morskich i ich współczesna rola jako atrakcji turystycznych

Autor prezentuje najważniejsze etapy rozwoju latarnictwa morskiego, przenosząc uwagę na dzieje latarni morskich wybrzeża polskiego, szczególnie Wisłoujścia, Nowego Portu, Helu i Rozewia. Mówi o roli latarni morskich we współczesnym systemie oznakowania nawigacyjnego i ich znaczeniu jako atrakcji turystycznych. Przybliża działalność zainteresowanych ich ochroną i udostępnieniem dla ruchu turystycznego instytucji i organizacji pozarządowych, m.in. Towarzystwa Przyjaciół Central-

nego Muzeum Morskiego w Gdańsku, Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku oraz Urzędu Morskiego w Gdyni. W końcu prezentuje kilka projektów ochrony latarni morskich jako obiektów o wartości historycznej i muzealnej.

Artur Zbiegieni, Urząd Stołecznego Konserwatora Zabytków Warszawa

Restytucja żeglugi pasażerskiej na Wiśle w rejonie Warszawy

Na tle rozwoju żeglugi pasażerskiej na Wiśle w rejonie Warszawy autor prezentuje koncepcję uruchomienia komunikacji wodnej typu tramwaju wodnego. Podkreśla, że może ona stanowić jeszcze jedną atrakcję programu turystycznego Warszawy.

Marian Kosicki, Fanklub FOMT – Bractwo Mokrego Pokładu

Żegluga turystyczna i sportowa na Wrocławskim Węźle Wodnym

Przedstawiamy odrzański szlak turystyczny we Wrocławiu. Przybliżając dzieje wrocławskiej żeglugi pasażerskiej i przystani przedstawiamy możliwości ożywienia żeglugi pasażerskiej na Wrocławskim Węźle Wodnym, szczególnie w obrębie Śródmiejskiego Węzła Wodnego, korzyści płynące z podejmowanych w tym kierunku działań i inicjatywy – zupełnie świeżej daty.

Eligiusz Józef Sitek, Polskie Towarzystwo Nautologiczne, Gdynia

Katamaranem Odrą i rzekami do Warszawy

W latach 1971–1975, w Szczecinie, były radiooficer statków Polskiej Żeglugi Morskiej – Jacek Kwiatkowski, na zbudowanym przez siebie katamaranie odbył rejsy Odrą do Warszawy i innych miast polskich. Historia tych rejsów i jego katamarana może być wdzięcznym przyczynkiem chociażby dla rozważań o możliwościach uprawiania rekreacji na polskich wodach śródlądowych, czerpania z rezerw, dotychczas w formie proponowanej przez Jacka Kwiatkowskiego niemalże niedostrzeganych.

Kamil Zaremba, Fanklub FOMT „Bractwo Mokrego Pokładu”

Domy na wodzie

10 prawd o Domach na Wodzie

- DNW nie jest na stałe związany z dnem/gruntem (nie jest to dom na palach)
- Dla DNW nie musisz kupować działki budowlanej
- Klasyczny DNW nie ma własnego napędu
- W Polsce nie ma czytelnych przepisów pod które podlega DNW
- Prąd z brzegu, na wodę i ścieki potrzebne są zbiorniki, gaz z butli, ogrzewanie podłogowe

- Podczas powodzi DNW jest bezpieczny, zwykły dom niestety nie.
- W DNW można mieszkać przez cały rok
- DNW może być prawdziwym domem ze wszelkimi wygodami.
- Konstrukcja DNW musi być wykonana profesjonalnie

W DNW widok z okna możesz zmieniać co tydzień.

Andrzej Jaskuła, Magazyn „Morze, Statki i Okręty”

Razem czy osobno?

Rozważania o pożądanych płaszczyznach współpracy pomiędzy muzealnikami morskimi i rzeczny- mi zatrudnionymi w instytucjach finansowanych ze środków publicznych, a redakcją i publicystami prywatnego pisma komercyjnego. Czy te dwa środowiska winny realizować swoje misje razem czy osobno?

Ryszard Kosierb, Krzysztof Kitowski, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu

Modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego

Układ koryt i budowli wodnych tworzący zwarty system hydrauliczny służący między innymi przepuszczaniu wód powodziowych Odry przez miasto Wrocław nazywany jest Wrocławskim Węzłem Wodnym (WWW). Jest to odcinek Odry w granicach od Brzegu Opolskiego do Brzegu Dolnego wraz ze wszystkimi budowlami wpływającymi na warunki przepływu wielkich wód.

W referacie scharakteryzowano istniejący system ochrony przed powodzią miasta Wrocławia, jego przepustowość oraz cel modernizacji systemu.

Na podstawie opracowanego w 2004 roku „Studium wykonalności dla zbiornika przeciwpowodziowego Racibórz na rzece Odrze oraz modernizacji Wrocławskiego Węzła Wodnego” przedstawiono przewidziany do realizacji wraz z zakresem prac i kosztami – najbardziej efektywny wariant IV modernizacji WWW.

Modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego obejmować będzie

- modernizację istniejącego systemu obwałowań w dolinie Odry,
- zwiększenie przepustowości istniejących koryt i kanałów wraz z przebudową obiektów hydro- technicznych i mostowych,
- modernizację kanału przerzutowego wód rzeki Odry do rzeki Widawy wraz z przebudową zabezpieczeń w dolinie Widawy.

Skutkiem realizacji tych przedsięwzięć wraz z budową planowanego Zbiornika Racibórz będzie redukcja fal powodziowych na Odrze a w szczególności zmniejszenie strat powodziowych miasta Wrocławia w przypadku wystąpienia powodzi o takim rozmiarze jak w 1997 roku.

oprac. Stanisław Januszewski

Zabytkowe statki Wrocławia

Prezentujemy jednostki śródlądowe, których portem jest Wrocław, dobra kultury narodowej, z inicjatywy Fundacji Otwartego Muzeum Techniki objęte ochroną prawną – przez wpis do rejestru zabytków.

HP „Nadbór”, armator Biuro Studiów i Dokumentacji Zabytków Techniki/FOMT

Powstał w Gorinchem w Holandii jako owoc „kontraktu holenderskiego”, w ramach którego zbudowano dla Odry 9 holowników z silnikami o mocy po 250 KM i 13 „dużych” z silnikami po 500 KM. „Holendry” budowało w latach 1948–1949 14 stoczni i 10 producentów siłowni działających m.in. w Rotterdamie, Arnheim, Kinderdijk, Dordrechcie. Kadłub i nadbudówki „Nadbor” powstały w stoczni Bijkers Maatschapij w Gorinchem. Maszyna główna i mechanizmy pomocnicze są dziełem rotterdamskiej N.V. Boels Scheerswerven Maschinen- Fabriek, kocioł powstał w J & K. Smit’s w Kinderdijk. Jedynie „Nadbór” przetrwał do naszych dni. Dzisiaj – po odbudowie i adaptacji do nowych zadań – to także jedyny statek śródlądowy w Polsce zachowany w stanie bliskim pierwotnemu, z utrzymaną, oryginalną maszyną parową, kotłownią, układem sterowania, sterówką, bogatym wyposażeniem, dobrym kadłubem. Stanowi oparcie realizowanych na jego pokładzie programów naukowo-badawczych, dydaktycznych i oświatowych. Aktualnie, m.in. przy wsparciu firmy „Sewako”, prowadzona jest odbudowa napędu parowego holownika.

Charakterystyki techniczne:

długość 28,00 m

szerokość 6,60 m

wysokość 2,10 m (do najwyższej części nide-
montowanej – 3,90 m)



zanurzenie 1,10 m, (maksymalne z 14 tonami
węgla 1,30 m)

wyporność holownika 162,62 m³.

silnik parowy compound 250 KM, trzycylin-
drowy (225, 370, 600 mm)

śruba 4-łopatowa, średnica 1500 mm, 230 obr/
min, w dyszy Korta

kocioł węglowy, typu szkockiego, dwupłomie-
nicowy, 16 Atm., pow. grzewcza 83 m²

DP „Wróblin”, armator Fundacja Otwar-
tego Muzeum Techniki

Jednostka zbudowana w stoczni A. Riedel
w Fürstenbergu n/O w latach 1938–1939. Dzi-
siaj to jedyny dźwig pływający na Odrze, pier-
wotnie holowany, od lat 60. XX w. pchany.
Dźwig pracuje w oparciu o prąd stały. Posia-
da własny agregat prądotwórczy o mocy 60
KM, sprawny, podobnie jak urządzenie dźwi-
gowe, które Fundacja stawia również do dys-
pozycji miejskiego Sztabu Antykrzysowego
dla działań w przypadku sytuacji awaryjnych
i akcji ratowniczych na Wrocławskim Węzle
Wodnym.



Charakterystyki techniczne:

długość 24,20 m

szerokość 9,05 m

wysokość m)

zanurzenie 0,67 m, (maksymalne 1,30 m)

wyporność 151,0 m³

udźwig dźwigu 8,0 t

max. wysokość podnoszenia 11,0 m

szybkość podnoszenia 9,0 m/min

szybkość obrotu żurawia 4,3 m/min

kąt obrotu żurawia 360°

Barka „Ż-2107”, armator Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Barka kanałowa, towarowa, kryta, zbudowana w 1936 w stoczni Bydgoszcz, w konstrukcji stalowej, nitowanej, do lat 80. XX w. eksploatowana na Kanale Bydgoskim, od 1990 w Szczecinie jako koszarka i magazyn, od 2003 w Fundacji, przysposobiana do roli Centrum Interpretacji Dziedzictwa Technicznego Odry.



Charakterystyki techniczne:

długość 41,78 m
szerokość 4,83 m
wysokość do najwyższej części niedemontowanej 2,59 m
zanurzenie 0,47 m (maksymalne 1,74 m)
wyporność 254,0 m³.

„Złota Kaczka”, armator Związek Harcerstwa Rzeczypospolitej

Tjalk typu «Groninger», z dzielnością zalewową oraz morską przybrzeżną, ożaglowanie gaflowe. Zbudowany w Zwartshuis (Holandia) w 1903. Pierwotna nazwa: «DE DRIE GEBROEDERS» („Trzej bracia”). Zbudowana w konstrukcji stalowej, nitowanej. Od II wojny światowej eksploatowana na Wiśle, od 1948 na Odrze, także w roli pływającej ekspozycji, od lat 90. XX wieku użytkowana w roli har-



cówki, obecnie w remoncie kapitalnym (kadłub). Jednostka bliźniacza „De Drie Sisters”, po obudowie, eksploatowana w Holandii w roli jachtu rekreacyjnego.

Charakterystyki techniczne:

długość 22,70 m
szerokość 4,86 m
wysokość 1,50 m (do najwyższej części niedemontowanej – 2,25 m)
zanurzenie 0,50 m, (maksymalne 1,33 m)
wyporność 123,523 m³

Łódź odrzańska

Pochodzi z pocz. XX w. Płaskodenna, dno drewniane, kadłub żelazny, nitowany, nadburcia drewniane. Być może wtórnie eksploatowana przez służby nadzoru wodnego dla wykonywania drobnych robot związanych z naprawami umocnień brzegowych Odry i transportu materiałów (kamień, faszyna) a pierwotnie najpewniej jako „kotwiarka”, w zespole pogłębiarskim Odnaleziona nad Odrą w maju 2006 r. przez studenta Politechniki Wrocławskiej, wolontariusza Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, Tomasza Dąbrowskiego. Dzięki zainteresowaniu Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu skierowana do konserwacji. Zakłada się ekspozycję łodzi na lądzie, przy zabytkowych statkach Muzeum Odry FOMT.



Charakterystyki techniczne:

długość 8,00 m
szerokość 1,80 m
wysokość 0,80 m
zanurzenie 0,20 m (maksymalnie do 0,5)
nośność 4,76 t

Stanisław Januszewski

Łódź odrzańska

Odkryta w dniu 07.05.2006 r. przez studenta Tomasza Dąbrowskiego Politechniki Wrocławskiej, członka Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego „Ochrony zabytków techniki HP Nadbór”.

Wydobyta z koryta rzeki staraniem inż. Stefana Bartosiewicza przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu dnia 08.05.2006 r., przekazana została do konserwacji firmie Eko-Polcon Sp. z o.o., Wrocław, Irysowa 31 Wiesława Kacopera.

11 maja Bractwo Mokrego Pokładu, na swym comiesięcznym czwartkowym spotkaniu, dyskutowało nad odbudową i przeznaczeniem łodzi. W dyskusji udział wzięli: prof. S. Januszewski, inż. W. Ślaskowski, L. Stelmaszyk, dr E. Pacześniak, inż. M. Kosicki. Ponieważ posługiwano się tylko fotografiami łodzi, wnioski należy traktować jako wstępne.

Lokalizacja łodzi: km 257,0 brzeg lewy.

Orientacyjne wymiary: 8,0×1,8 m.

Konstrukcja:

- dno drewniane
- denniki drewniane
- burty stalowe
- wręgi stalowe
- nadburcie drewniane.

1. Wprowadzenie

Pierwsze łodzie żelazne budowane były w Anglii w roku 1840. Wrocławska stocznia Cesara Wolheima (km 258,20 Odry) przed rokiem 1910 rozpoczęła budowę barek holowanych o burtach stalowych i dnie drewnianym, aby następnie przejść do budowy barek o konstrukcji stalowej. Po-wstały wówczas jednostki o dobrych kształtach podwodnych, lekko holujące się, nazywane „wo-lajmkami”.

Można przypuszczać, że budowę stalowych barek wyprzedziło w stoczni Wolheima konstruowanie łodzi typu odnalezionego nad Odrą. Posiada ona tradycyjne drewniane dno, stalowe poszycie kadłuba i drewniane nadburcie. Taka konstrukcja była uzasadniona ekonomicznie.

Wrzecionowaty kształt łodzi wskazuje na niski współczynnik pełnotliwości. Można przyjąć, że wynosi ok. 0,8. Stąd wyporność łodzi można ustalić na:

$$D = L \times B \times t \times \delta = 8,0 \times 1,8 \times 0,5 \times 0,8 = 5,76 \text{ ton}$$

Przyjmując ciężar własny łodzi $d \approx 1,0$ tony, nośność barki wyniesie:

$$Q = D - d \approx 4,76 \text{ ton}$$

2. Przeznaczenie łodzi

a) Łódź kupiecka

Wykonanie stalowego kadłuba z drewnianym nadburciem mogłoby wskazywać, że armator zwiększonym nakładem kosztów chciał uzyskać trwałość kadłuba i większe bezpieczeństwo łodzi. Związane to mogło być z potrzebą ochrony przewożonego

ładunku. Kształt wrzecionowaty wskazywałby jednostkę szybką, służącą do przewozu ładunków cennych lub o małej trwałości – szybko psujących się. Zapleczem wrocławskich targowisk były m.in. wsie położone nad Odrą, przykładowo: Trestno, Gajków, Kamieniec, położone powyżej miasta oraz Bródz, Janówek, Kotowice, a być może i Uraz poniżej miasta.

Na starych rycinach często widnieją łodzie o znacznej smukłości. Takie kształty były korzystne, gdyż łodzie poruszane były siłą mięśni ludzkich. Duże znaczenie kształty te miały wówczas gdy łodzie „burłaczone” były pod prąd. Smukłość eliminowała wysiłek fizyczny burłaków. Jednak mała nośność łodzi nie wskazuje na jej przeznaczenie jako jednostki kupieckiej, chyba, że chodziłoby o częstą i szybką dostawę cennych ładunków.

b) Łódź robocza

Łodzie robocze, dla przykładu typu „szczupak” posiadały zaoblenie, tworzące rodzaj nawisu dziobowego. Umożliwiało to dojście z ładunkiem np. materiału budowlanego do brzegu, czy budowl regulacyjnej i bezpośrednią komunikacją z łodzi na ląd. Łodzie takie posiadały ładowność ok. 10 ton. Stąd wykluczamy by naszą łódź można było zakwalifikować do rzędu łodzi roboczych.

c) Łódź przewozowa

Znaczna masa własna łodzi i brak zbocza zaczepowego liny przewozowej każe wątpić by łódź mogła pełnić rolę niewielkiego nawet promu. A takie jej przeznaczenie mogłoby sugerować miejsce jej odnalezienia, w pobliżu przeprawy promowej na wrocławskim Kozanowie.

d) Łódź kotwiąca

Bardziej prawdopodobne jest, że była to „kotwiarka”. Mocna konstrukcja pozwala na przenoszenie długiej ciężkiej liny kotwicznej pogłębiarki podczas robót bagrowniczych. Gruby ciężki łańcuch na dziobie umożliwiał utrzymanie łodzi na ciężkiej kotwicy. Kotwiarka zwykle usytuowana była mniej więcej w 1/2, 1/3 długości liny kotwicznej pogłębiarki, co umożliwiałoby wykonywanie robót w systemie wahadłowym.

3. Wnioski

1. Należy wykonać inwentaryzację łodzi, aby można było wykonać szczegółowe plany i ustalić jej pierwotne przeznaczenie.
2. Łódź należy objąć ochroną, jako zabytek techniki, odpowiednio zakonserwować i eksponować w odpowiednim miejscu, najlepiej przy zabytkowych statkach Muzeum Odry. Wykluczamy odbudowę łodzi, bowiem spowoduje zniszczenie zachowanych elementów konstrukcyjnych i zatrze technologie wykonania stalowego, nitowanego kadłuba.

Marian Kosicki
Wrocław, dnia 12 maja 2006 r.

Nowości wydawnicze FOMT



Dziedzictwo morskie i rzeczne Polski

wydawca FOMT, Wrocław 2006, format B-5, ok. 540 stron, ilustracje cz.-b., ISBN 83-904357-4-8; cena 40,00 zł

Autorzy książki, historycy, muzealnicy, konserwatorzy zabytków, specjaliści z zakresu gospodarki wodnej i transportu wodnego, podnoszą potrzebę ochrony dziedzictwa kulturowego rzek i kanałów Polski, żeglugi morskiej i śródlądowej, portów, stoczni, budownictwa wodnego etc. Prowadzą ku problematyce ewidencji, ochrony, rewitalizacji i eksploatacji zabytkowych jednostek pływających oraz udziału wolontariatu w procesach ochrony dziedzictwa kulturowego.

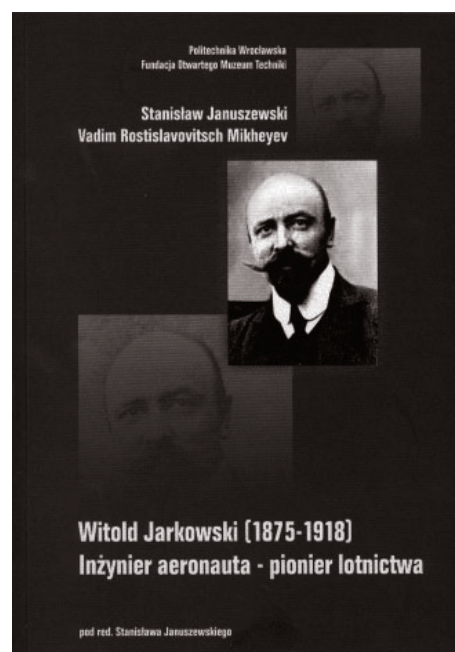
Akcentują wartości spuścizny kultury technicznej dla kształtowana modelu współczesnego człowieka, dla realizacji pożądaných społecznie programów wychowawczych i edukacyjnych. Mówiąc zaś o ochronie dziedzictwa morskiego i rzecznoego Polski wskazują nie tylko na motywy tegoż działania płynące z potrzeby wciąż na nowo artykułowanej tożsamości kulturowej narodu, ale i na walor zabytku dla procesów stałego poszukiwania nowego, już nie tylko w sferze kultury, także gospodarki i ekonomii, aktywizacji społeczno-gospodarczej obszarów nadmorskich i nadrzecznych Polski.

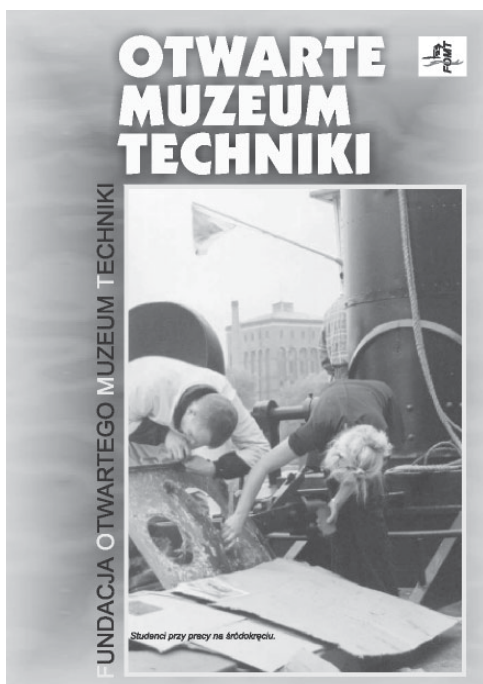
Zapraszają do refleksji nad stanem i perspektywami ochrony dóbr kultury narodowej Polski, wskazując przy tym na swoiste sprzężenie zwrotne występujące między rozwojem muzealnictwa morskiego i rzecznoego, a rolą i znaczeniem morza i rzek w różnych dziedzinach życia gospodarczego i społecznego kraju, regionów, miast i społeczności nadrzecznych.

Witold Jarkowski (1875–1918). Inżynier aeronauta – pionier lotnictwa

wydawca FOMT, Wrocław 2006, format B-5, stron 481, ilustracje cz.-b, tablice, indeks nazwisk; ISBN: 83-904357-3-X; cena 40,00 zł.

W oparciu o studia prowadzone przez autorów (Stanisław Januszewski, Vadim Rostislavovitsch Mikheyev) w zbiorach rosyjskich, polskich, francuskich i niemieckich przedstawiono dorobek i wkład w rozwój techniki lotniczej inż. Witolda Jarkowskiego, 1875–1918, absolwenta petersburskiego Instytutu Technologicznego, jednego z pierwszych Europejczyków z tytułem inżyniera-aeronauty paryskiej Ecole Superieure Aeronautique (1911), syna Jana Jarkowskiego, 1844–1902, zapomnianego badacza wirników nośnych śmigłowca, który w Rosji zyskał miano „rosyjskiego Langley’a”. Zapomniany, jak i ojciec, wniósł interesujący wkład w rozwój aerodynamiki stosowanej – jako autor metod projektowania śmigłowców i jako jeden z pierwszych badaczy w zakresie materiałów i technologii lotniczych. Usytuowany w kręgu liderów „petersburskiej naukowej szkoły lotniczej” odegrał poważną rolę jako uczoney, wychowawca technicznych kadr lotniczych, wykładowca Instytutu Technologicznego i Politechniki w Petersburgu, a także jako popularyzator problematyki lotniczej na gruncie rosyjskim i polskim. Związany od 1913 r. z przemysłem lotniczym, z zakładami Lebediewa, Szczetina i RBWZ, współpracownik Igora Iwanowicza Sikorskiego, był jednym z twórców rosyjskiego przemysłu lotniczego. Padł ofiarą „czerwonego terroru” 1918 roku. Oczekujemy jego rehabilitacji.





Otwarte Muzeum Techniki

wydawca FOMT, Wrocław 2006, format B-5, stron 16, kolor; cena 5,00 zł.

Folder prezentuje formułę ideową Otwartego Muzeum Techniki, misję Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i jej aktywność na polu ochrony dziedzictwa kultury technicznej Polski. Przybliży inicjatywy Fundacji na polu ochrony zabytkowych statków śródlądowych i działalność Muzeum Odry FOMT, prowadzoną na zabytkowych jednostkach, na holowniku parowym Nadbór (1949), na dźwigu pływającym Wróblin (1939), na barce towarowej (1936). Prezentuje dziedzictwo techniczne Wrocławia i Dolnego Śląska, zwłaszcza regionu Gór Sowich gdzie od 2003 r. Fundacja buduje przestrzenne Sowiogórskie Muzeum Techniki, wsparte na zabytkowych parowozowniach Dzierżonowa (1858, 1901), na bielawskim folwarku Dieriga (koniec XIX w.), na XIV-wiecznej sztolni kopalni rud ołowiu, srebra i cynku w Walimiu, na elektrowni wodnej Lubachów (1913–1916).

Sponsorzy:



Korespondencje prosimy kierować na adres: Marian Kosicki, tel. dom. 071 321 45 86, kom. 506 814 245
 H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
 e-mail nadbor@pwr.wroc.pl; http://www.nadbtor.pwr.wroc.pl. „Bractwo Mokrego Pokładu”
 red. techn. Marek Battek