

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 61

Rok VI

Wrzesień 2008 r.

VI Sowiogórski Festiwal Techniki Dzierżonów–Świdnica–Lubachów–Bielawa–Nowa Ruda 5–7 wrzesień 2008 r.

Tradycyjnie łączymy go z festynem prowadzonym na terenie zabytkowej parowozowni Dzierżonów (6–7.09.), od 2003 r. przysposabianej do roli Sowiogórskiego Muzeum Techniki, z Międzynarodowym Warsztatem Naukowym Studentów (5–7.09.), z Letnią Szkołą Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego FOMT – oferującą w dniach od 5 do 12 września liczne sesje i lekcje muzealne adresowane do uczniów szkół regionu, z pokazami zabytków i spotkaniami z żywymi pomnikami kultury technicznej, na folwarku Dieriga w Bielawie, w elektrowni wodnej Lubachów, w bunkrze telekomunikacyjnym Świdnicy, na liniach kolejowych „Bielawskiej” i „Bystrzyckiej”, na których prowadzić będziemy jazdy drezynami kolejowymi.

Proponujemy projekcje non-stop filmów przybliżających dziedzictwo kultury technicznej obszaru Gór Sowich i Dolnego Śląska, kiermasz książki z zakresu historii techniki i ochrony za-

bytków techniki Polski. Przedstawimy nasze najnowsze wydawnictwa, tom IV „Techniki w dziejach cywilizacji – z myślą o przyszłości”, „Leksykon odrzański”, „Mosty”, „Górnictwo w czasie, przestrzeni, kulturze”, „Odra – panorama europejskiej rzeki”, „Wrocławski Węzeł Wodny. Przewodnik turystyczny”.

Festiwalowe wydarzenia uświetni I Zlot Motocyklistów, którego areną stanie się w dniu 6 września (1400) dzierżonowski rynek i koncerty zespołów młodzieżowych – na terenie OSiR, organizowane przez Dzierżonowski Ośrodek Kultury. Tam również 6 września o godz. 20 pokaz ekstremalnej jazdy na motocyklu.

Atrakcji nie zabraknie – Zapraszamy. Na stronach internetowych Fundacji Otwartego Muzeum Techniki (www.nadbtor.pwr.wroc.pl) polecamy również galerię fotografii, przypominającą wydarzenia festiwalowe, od Festiwalu pierwszego w 2003 r.



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

Drezyny dla Sowiogórskiego Muzeum Techniki

Studenci, słuchacze Letniej Szkoły Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego zbudowali 2 drezyny spalinowe. W Sowiogórskim Muzeum Techniki służyć będą prowadzeniu zajęć laboratoryjnych na wyłączonych liniach kolejowych Dolnego Śląska, zwłaszcza na „Bielawskiej” i „Bystrzyckiej”. Wraz z wcześniej wykonaną platformą bezsilnikową mogą zabierać równocześnie 20 osób.

Pierwszą z tych drezyn zbudował studenci 3 roku Wydziału Mechanicznego Marek Prokopowicz i Krzysztof Podgórski. Zastosowali silnik Fiata 126p, zakupionego dla tego celu przez Fundację. Rozwija prędkość maksymalną do 70 km/h, ale jazdy prowadzone będą co najwyżej z prędkością 20–30 km/h, bezpieczną. To drezyna 7-osobowa o wadze ok. 280 kg. Będziemy jej konstrukcję rozwijali, wprowadzając przede wszystkim przekładnię umożliwiającą jazdę w obie strony, bez potrzeby przestawiania pojazdu na torach.



Drugą drezynę zbudowali studenci 4 i 5 roku Wydziału Mechaniczno-Energetycznego: Daniel Dziurdzia, Przemysław Jaszak, Jacek Nowicki i Danel Szachniewicz. Oddaliśmy do ich dyspozycji zakupiony przez Fundację motocykl Java 350. Powstała drezyna 4-osobowa. Na jazdach próbnych prowadzonych w Jugowicach, na linii „Bystrzyckiej” rozwijała prędkość do 60 km/godz. Korzystaliśmy przy tym z pomocy Sowiogórskiego Bractwa Drezynowego, które umożliwiło prowadzenie prób w trakcie tradycyjnych, prowadzonych już od lat, ogólnopolskich zawodów drezynowych. Rokrocznie ich widownią staje się w lipcu stacja kolejowa Jugowice. Zawody te to



odpowieź naszych młodych przyjaciół na próby przetopienia na złom szyn kolejowych linii „Bystrzyckiej” (i nie tylko), jednej z najbardziej urokliwych w Polsce, nasyconej wyjątkowej klasy zabytkami – mostami, przepustami, prowadzącej do zabytkowych kopalń rud ołowiu, srebra i cynku Gór Sowich, do elektrowni wodnej Lubachów, do zamku Grodno, do podziemnych kompleksów militarnych „Riese”.

Od 22 sierpnia mamy również i trzecią drezynę. Jacek Chmielewski z Piaseczna wykonał dla nas drezynę o napędzie ręcznym, typu „mojstwoja”.



Inni Słuchacze Letniej Szkoły prowadzili studia amerykańskiego orzecznictwa patentowego XIX i pocz. XX stulecia, bogatego w propozycje wynalazcze z drezynami kolejowymi związane. W przygotowanym na VI Sowiogórski Festiwal Techniki 4 tomie „Techniki w dziejach cywilizacji – z myślą o przyszłości” publikujemy prace Piotra Noworolskiego o rozwoju podwozi lokomotyw w latach 1920-1940 oraz Michała Kubasiewicza o myśli wynalazczej na polu drezyn kolejowych lat 1869–1913.

Pierwsze przejazdy i zabawy drezynowe prowadzić będziemy w dniach VI Sowiogórskiego Festiwalu Techniki, 6–7 września i w dniach następnym, kiedy to w Dzierżoniowie, Świdnicy, Nowej Rudzie i Bielawie spotkają się Słuchacze Letniej Szkoły Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego. Na stanowiskach maszynistów zasiądą konstruktorzy drezyn, a pasażerami będzie młodzież szkolna i nie tylko. Zamierzamy prowadzić przejażdżki drezynowe w każdy kolejny weekend, na torowiskach parowozowni w Dzierżoniowie i na liniach „Bielawskiej” i „Bystrzyckiej”. Chcemy wesprzeć działania podejmowane przez Sowiogórskie Bractwo Drezynowe i samorządy lokalne gmin sowiogórskich na rzecz utrzymania i turystycznej eksploatacji, a może nie tylko, porzuconych i niechcianych przez PKP linii kolejowych regionu.

Stanisław Januszewski

PREMET – od kłódek do programatorów

Rodowód zakładu był typowy dla regionu cieszącego się sławą zagłębia włókienniczego. Powstał w 1876 r. jako tkalnia i przez wiele lat funkcjonował pod firmą E.F. Zwanziger und Söhne. W 1923 r. jego właściciele ustąpili pod presją konkurencji, niezdolni do podjęcia znaczącej modernizacji fabryki włókienniczej. W halach produkcyjnych przędzalni, tkalni i farbiarni pomieszczono magazyny, stajnie, a w części wytwórnię powozów konnych.

Wybuch wojny światowej sprawił, że ich miejsce zajęła produkcja zbrojeniowa. W roku 1940 wrocławski „Hydrometer” ulokował w Pieszcach produkcję zapalników zegarowych do pocisków. Wytwórnię prowadził inż. dypl. Karl Diehl (1907–2008), zatrudniając w niej ok. 2000 robotników – jeńców wojennych i więźniów obozu koncentracyjnego Gross Rosen.

Latem 1945 r. zakład, w którym pozostały specjalistyczne maszyny do produkcji zapalników, przejęła administracja polska. Podporządkowano go Centralnemu Zjednoczeniu Przemysłu Wyrobów Precyzyjnych i włączono do grupy przedsiębiorstw zabezpieczających potrzeby „obronności” kraju. Ograniczono produkcję zegarów, czujników oraz narzędzi i szpic do czółenek tkackich. Status przedsiębiorstwa utrudniał rozwijanie produkcji na rynek, tym bardziej, że własne kadrowe zaplecze techniczne wciąż pozostawało słabe. Zadaniem podstawowym była realizacja opracowanych poza zakładem projektów, technologii i wyrobów, wszystko inne miało być tylko „przykrywką”.

W roku 1948 zakład połączono z Państwową Fabryką Zegarów w Świebodzicach jako „Pieszycką Fabrykę Zegarów” i czujników pomiarowych. Z wybuchem wojny koreańskiej podporządkowano go Centralnemu Zjednoczeniu Przemysłu Wyrobów Precyzyjnych i włączono do grupy przedsiębiorstw zabezpieczających potrzeby „obronności” kraju. Ograniczono produkcję zegarów, czujników oraz narzędzi i szpic do czółenek tkackich. Status przedsiębiorstwa utrudniał rozwijanie produkcji na rynek, tym bardziej, że własne kadrowe zaplecze techniczne wciąż pozostawało słabe. Zadaniem podstawowym była realizacja opracowanych poza zakładem projektów, technologii i wyrobów, wszystko inne miało być tylko „przykrywką”.

W roku 1954 wznowiono zawieszoną wcześniej produkcję czujników. W 1957 zmniejszono produkcję wojskową. Pozwoliło to na rozwinięcie produkcji zegarów ściennych i uruchomienie



Budynki zakładu



Czujniki zegarowe

wytwarzania kondensatorów półzmiennych (trymerów) stosowanych w obwodach strojeniowych radioodbiorników, a w rok później także mechanizmów czasowo-drogowych do taksometrów. W 1961 podjęto produkcję igieł łożyskowych i specjalizację w zakresie elementów do łożysk tocznych dla przemysłu motoryzacyjnego i lotniczego, rezygnując równocześnie ze sztandarowej przez lata produkcji zegarów ściennych i kuchennych. W 1964 asortyment produkcji wzbogacono o wyłączniki czasowe do pralek automatycznych i zmywarek domowych, o głowice autosyfonów wody, a rok później o nowy, małogabarytowy czujnik pomiarowy o średnicy 40 mm. Czujniki pomiarowe Prometu trafiały na rynek jugosłowiański, a igły łożyskowe na Węgry, do Rumunii i Bułgarii.

W 1966 zrezygnowano z produkcji zegarów ściennych. Ich miejsce zajęła produkcja zapalniczek i butli z gazem propan-butan do napełniania zapalniczek gazowych, najpierw aluminiowych, a od 1970 r. wykonywanych z tworzywa sztucznego. Ona też po kilku latach stała się zasadniczą i priorytetową dla zakładu.

W 1970 r. Pieszyczką Fabrykę Zegarów, samodzielną od 1965 r., ponownie połączono z Zakładami Metalowymi „Prema” (dawną Fabryką Zegarów) w Świebodzicach pod nazwą „Zakłady Metalowe „Prema” w Świebodzicach. Oddział Zamiejscowy w Pieszycach”. Zawieszono produkcję głowic do autosyfonów, a w 1971 r. także mechanizmów zegarowych do taksometrów. W 1972 r. wdrożono do produkcji model taniej zapalniczki gazowej, tzw. „popularnej”, projektu inż. Władysława Kudyby. Zyskała uznanie, a na Targach Poznańskich dyplom w konkursie „dobre, ładne, poszukiwanie”. Do dzisiaj produkuje się wiele jej wersji, także z zapalnikiem piezoelektrycznym. Od 1974 rozpoczęto wytwarzanie zapalniczek gabinetowych, wykonywanych od 1978 także w porcelanie, szkle, kryształach.



Narzędzia do produkcji zapalniczek

Od 1976 r. połączone zakłady w Świebodzicach i Pieszycach zyskały miano Zakładów Zmechanizowanego Sprzętu Gospodarstwa Domowego „Predom-Termet” a zamiejscowy zakład produkcyjny Pieszycy rozwinął również produkcję wyłączników czasowych, ograniczników temperatury i piezoelektrycznych zapalarek kuchennych, znajdujących się w jego ofercie już od połowy lat 60.

Przemiany roku 1980 doprowadziły do ponownego usamodzielnienia się zakładu, który od 1981 r. występował pod nazwą Pieszyckiej Fabryki Wyrobów Precyzyjnych „Predom-Premet” z zadaniem produkcji artykułów gospodarstwa domowego, przyrządów pomiarowych, elementów łożysk tocznych, części i zespołów elektrotechnicznych oraz produktów powszechnego użytku. Wciąż jednak produkcja zbrojeniowa stanowiła w zakładzie znaczącą pozycję. Sankcjonowała ją również decyzja Komitetu Przemysłu Obronnego Rady Ministrów o nadaniu przedsiębiorstwu z dniem 1 stycznia 1982 r. statusu „przedsiębiorstwa przemysłu obronnego”.

Nowe dni dla zakładu nadeszły z czasem transformacji ustrojowej i gospodarczej Polski. 23 listopada 1990 r. powstała jednoosobowa spółka Skarbu Państwa zatrudniająca ok. 500 osób, posiadająca 80% udziału w polskim rynku produkcji butli gazowych i 20% w krajowym rynku produkcji zapalniczek gazowych. W 1993 r. wstrzymano produkcję zbrojeniową, Premet stracił status jednostki przemysłu obronnego. Pozostał po nim najnowocześniejszy w Polsce bunkier przeciwatomowy, którego budowę ukończono w 1990 r. Do dzisiaj upiory przeszłości wywołują liczne w magazynach i w halach produkcyjnych skrzynki amunicyjne i od czasu do czasu odnajdywane ... zapalniki.

Nadszedł czas reorganizacji przedsiębiorstwa i produkcji. W 1993 podjęto wytwarzanie promienników gazowych na propan-butan. W zakładzie zainstalowano nową linię technologiczną do produkcji zapalniczek jedno- i wielokrotnego użytku z tworzyw sztucznych. Od 1995 r. we współpracy z austriacką firmą MKE Nord Metall Heiden Reichstein podjęto produkcję nowoczesnych piezoelektrycznych zapalniczek i zapalaczy płomiennych do kuchni gazowych. Miejsce zapalników do pocisków średniego zasięgu zajęła również produkcja opiekaczy – grilli gazowych, girosów, gazowych promienników przemysłowych, elementów piast rowerowych dla bydgoskiego „Rometu”, elementów mechanicznych do „Cinquecento” i do łożysk, a nawet – wykorzystując moce produkcyjne wtryskarek – zdecydowano się na wytwarzanie zabawek dla dzieci, klocków „Pigo”.

W 2001 r. wiodącymi wyrobami były butle gazowe do zapalniczek, których udział w obrotach zakładu sięgał 58%, igielki do łożysk tocznych (22%), zapalniczki (4%), promienniki gazowe (2%) i przyrządy pomiarowe (3%). Od połowy lat 90. eksport zakładu sięgnął Austrii, Rosji, Ukrainy, Litwy, Białorusi i Mołdawii, przy zatrudnieniu ledwie 100 osób, wobec ok. 800 w latach 80.

19 grudnia 2001 r. 85% akcji przedsiębiorstwa nabył Fundusz Regionu Wałbrzyskiego, w intencji wsparcia procesów restrukturyzacji przedsiębiorstwa, jego zdolności konkurencyjnych, utrzymania miejsc pracy. W Promecie, od 2000 r. kierowanym przez Danutę Kośmider, nadszedł czas nowych inwestycji, poprawy jakości produkcji, znaczącego wzrostu obrotów spółki. Owocował uzyskaniem przez zakład certyfikatów jakości ISO i IST/TS, a w 2007 r. prestiżowego tytułu „Przedsiębiorstwa Fair Play”.

W poszukiwaniu nowych perspektyw Premet wkracza na drogę przekształceń własnościowych,

licząc na pozyskanie nowego kapitału, inwestycje i program modernizacji, który pozwoli na rozwój firmy i poszerzenie asortymentu produkcji. Oby nadzieje te się ziściły.

Podnieśmy, że zakład odgrywa rolę mecenaśa instytucji oświatowych i kulturalnych, wspiera fundacje i stowarzyszenia w regionie działające. W polu jego widzenia znalazła się również Fundacja Otwartego Muzeum Techniki i Sowiogórskie Muzeum Techniki. Trafiło tutaj wiele materialnych dokumentów zaświadczających znamienne dla firmy kierunki produkcji. Znalazły się wśród nich zapalniczki i narzędzia służące wytwarzaniu pierwszych ich serii, zegarowe czujniki pomiarowe, obrabiarki elementów konstrukcyjnych, a warsztat konserwatorski Muzeum wzbogacił m.in. podnośnik hydrauliczny. Jednym z najcenniejszych nabytków jest Kronika Fabryki, prowadzona od 1945 po 2008 rok. Złoży się na stałą ekspozycję dziejów tego znaczącego dla regionu zakładu.

Stanisław Januszewski

Historia środków transportu na Dolnym Śląsku

Poświęcono jej ogólnopolską konferencję zorganizował ją zarząd Główny Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników (SIMP), wrocławskie Towarzystwo Miłośników Komunikacji oraz Fundacja Otwartego Muzeum Techniki.

To konferencja prowadzona już od wielu lat a jej inicjatorem był członek zarządu Fundacji Janusz Korzeniowski, od lat z uporem zabiegający o efektywną ochronę zabytkowego taboru tramwajowego Wrocławia.

Dzień pierwszy poświęcono dziejom statków odrzańskich i Muzeum Odry FOMT. O wrocławskiej inicjatywie ochrony zabytkowych statków i ich eksploatacji w rolach statków-laboratorium, szkoły, muzeum mówił Stanisław Januszewski. Ryszard Majewicz zaprezentował z kolei swe autorskie studium i koncepcję wprowadzenia na Wrocławski Węzeł Wodny tramwaju wodnego. Andrzej Wilk prezentował problematykę prawną i praktykę ochrony zabytków przemysłu i techniki w Polsce. Edward Sobczak wprowadzał z kolei w dzieje lotnictwa we Wrocławiu i na Dolnym Śląsku, a niewiele wie, że w bogatej jego tradycji sięgającej XVIII stulecia Wrocław w latach 20. XX w. był jednym z centrów techniki raketowej a jego środowiska lotnicze odegrały na tym polu rolę pionierską.

Po południu, po rejsie Goplaną po Śródmiejskim Węźle Wodnym, uczestnicy, a było ich ok.

60, udali się do Jaworzyny Śląskiej. Zwiedzili to wyjątkowe w Polsce Muzeum Przemysłu, w którego kolekcji znajdujemy kilkanaście typów parowozów, lokomotyw spalinowych i unikatowych już wagonów osobowych i towarowych. Uwagę zwraca wspaniała ekspozycja motocykli Harley Davidson i jedyny utrzymany w Polsce komputer Odra 1304, pochodzący z wrocławskiego Hutmenu. Wieczorem, przed noclegiem w salonce, dyskutowano o pozyskiwaniu środków unijnych na odbudowę i konserwację zabytków transportu.

W dniu drugim uczestnicy koncentrowali uwagę na problematyce ochrony zabytkowego taboru tramwajowego, tradycjach komunikacji tramwajowej Wrocławia, a tramwaj elektryczny wprowadzono na jego ulice przed 115 laty i o doświadczeniach środowiska wrocławskiego na polu ochrony zabytków komunikacji miejskiej.

Janusz Korzeniowski znakomicie prezentował skalę osiągnięć na tym polu i potrzeby. Dzięki jego pracy na liniach tramwajowych miasta cieszą turystów tramwaje Jaś i Małgosia, Baba Jaga, N-104, odbudowane wozy gospodarcze z lat 20. XX w., autobus Jelcz (Fredruś), a przede wszystkim jedyna w Polsce zabytkowa linia tramwajowa od placu Teatralnego do Hali Stulecia, z pieczołowicie zrekonstruowanymi przystankami.

Nowe publikacje Fundacji

Technika w dziejach cywilizacji – z myślą o przyszłości, tom IV

Na 360 stronach pomieściliśmy ok. 34 artykułów opracowanych przez studentów – członków Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego PWr „Ochrony zabytków techniki HP Nadbor”, słuchaczy Letniej Szkoły Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego, współpracowników Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Znalazły się wśród nich prace Dmitrija Mitjurina z Sankt Petersburga, który w oparciu o „teczki” Czecha odsłania losy „czerwonej księżnej” Eugenii Szachowskiej i twórcy Eskadry Statków Powietrznych „Ilia Muromiec”, prezesa zarządu Rosyjsko-Bałtyckiej Wytwórni Wagonów i generała w jednej osobie Michała Władimirowicza Szidłowskiego zamordowanego w latach „czerwonego teroru”. Mitjurin przybliży również projekt budowy na obszarze Admiralskiej Stoczni Sankt Petersburga Muzeum Techniki, znamienne połączeniem z ośrodkiem kultu religijnego i pamięci marynarzy poległych na akwenach morskich. Wojciech Preidl z Politechniki Śląskiej opowiada o przestroгах George Agricoli udzielanych XVII-wiecznym górnikom co czynić winni by unikać wypadków pod ziemią i zdrowie zachować. Sławomir Łotysz z Uniwersytetu Zielonogórskiego przypomina pionierską rolę Polaków na polu przemysłu jaką odegrali w Jamestown w USA w XVII wieku. Przybliży również sylwetkę inż. Aleksandra Woźniaka, który w latach 50. i 60. XX w. ... „chodził po wodzie”! Henriette Ull-

mann z Uniwersytetu Viadrina we Frankfurcie n/Odrą przypomina dzieje Fabryki Nici Gruschwitza w Nowej Soli a Katharina Klotz zastanawia się na ile w niemieckiej i polskiej historiografii Bytomia Odrzańskiego pobrzmiwają nuty nacjonalizmu. Wątki złożonych relacji polsko-niemieckich nad Odrą podnosi również student Viadriny Maciej Wąs wskazując na różne po polskiej i niemieckiej stronie odczytywanie historii. Marek Mroziewicz z Warszawy przybliży zabytki techniki d. Walcowni Metali „Warszawa” – sukcesora słynnej Fabryki Norblina, zwracając uwagę na utrzymaną tutaj prasę hydrauliczną 520 ton z 1925 r. pracująca w zespole z akumulatorem hydrauliczno-ciężarowym.

W dziale „Historia Techniki” odnajdziemy m.in. wyniki ciekawych studiów Pawła Czekałowskiego nad latającym skrzydłem w myśli wynalazczej XIX/XX w. i Stanisława Januszewskiego rzecz o pracach i wkładzie Stefana Drzewieckiego w rozwój nowoczesnej teorii śmigła lotniczego. Agnieszka Jagieło i Roman Martewicz mówią o wynalazczości na polu protez – stentów i stawu biodrowego, Radosław Kołkowski o żelbecie w orzecznictwie patentowym USA XIX i XX w., Tomasz Kowalczyk i Wojciech Wilk o niekonwencjonalnych źródłach energii odnawialnej, a Daniel Osowski o historii żarówki. Piotr Noworolski śledził orzecznictwo patentowe z zakresu rozwoju podwozi lokomotyw, a Michał Kubasiewicz wynalazczość związaną z budowa drezyn kolejowych. Jarosław Kurzac przybliży pomysły rowerowe a Krzysztof Gajowniczek te związane z silnikami motocykli.

W dziale „Historia przemysłu” znajdziemy artykuły Sławomira Strzałki o dziejach wrocławskiego Viscoplastu, Marcina Grucy o historii i rozwoju produkcji dzierzoniowskiej Diory.

W bogatym dziale „Ochrona dziedzictwa przemysłowego i technicznego” polecamy rozprawy Stanisława Januszewskiego o Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i zabytkowych gazowniach Polski, Marcina Jażdżyka o gorzelnii w Stradomii Wielkiej, Joanny Mehl o zabytkach techniki w Hucie Małapanew w Ozimku, Marcina Wrzesińskiego o zabytkach przemysłu i techniki Brzegu Dolnego, Mateusza Wójcika o odbudowie siłami studentów Politechniki Wrocławskiej lokomotywy spalinowej Ls40.

Wrocławski Węzeł Wodny. Przewodnik turystyczny

Grzegorz Bakuliński, Stanisław Januszewski, Małgorzata Książkiewicz i Ryszard Majewicz polecają pierwszy na rynku wydawniczym przewo-



dnik po zabytkach techniki Odry wrocławskiej. Proponują 3 trasy prowadzone szlakiem zabytków techniki Śródmiejskiego Węzła Wodnego, budowli hydrotechnicznych Wrocławskiego Węzła Wodnego i odrzańskich przepraw Wrocławia. Odsłaniają nanizane na Odrę i jej kanały jazy, śluzy, nabrzeża przeładunkowe, porty, stocznie,

mosty, elektrownie wodne, dzieła przemysłu. Zapraszają do spotkania z magicznymi miejscami Odry wrocławskiej, spaceru wałami przeciwpowodziowymi, odkrywania związków Wrocławia z rzeką.

Przewodnik jest bogato ilustrowany i opatrzony mapami tras turystycznych.

Eugeniusz Ekiert

Eugeniusz Ekiert urodził się w 1929 r. w Galicji, w dolinie rzeki Strwiąż. Po przesunięciu granic Polski na zachód, jako 17 letni chłopak, osiedlił się w gminie Żarów. W niedługim czasie po załatwieniu formalności związanych z osiedleniem i zamieszkaniem podjął pracę w PKP na stacji Żarów. Po 4 latach został powołany do odbycia zasadniczej służby wojskowej. Służba trwała aż 30 miesięcy. W 1952 r. na podstawie skierowania z jednostki wojskowej podjął pracę w PP „Żegluga na Odrze”, we Wrocławiu.

Pan Eugeniusz tak wspomina tamte czasy:

Niektórzy mówili, że „trafiłem do smoluchów na obiad” – wyżywienie miałem zapewnione w stołówce razem z palaczami ze statków. Przedsiębiorstwo było zobowiązane do zapewnienia jedzenia, spania, umundurowania. Nie skorzystałem z zatrudnienia w załogach pływających. Zaproponowano mi pracę w zaopatrzeniu. Chodziło o zaopatrzenie techniczne dla portów, floty, administracji. Była to bardzo skomplikowana sprawa, bo brakowało wszystkiego. Praca wymagała dużego wysiłku. Nie było magazynów. Sporo statków wymagało remontów, brakowało części zamiennych, każda śrubka była na wagę złota. Każdą rzecz trzeba było zdobywać. Trochę pomogło mi doświadczenie nabyte w wojsku, gdzie pracowałem w kwatermistrzostwie. Miałem więc już jakieś wyobrażenie o zaopatrzeniu.

W 1968 r. zaproponowano mi zmianę stanowiska. Rozpocząłem pracę jako kierownik Zespołu Portów Odry Środkowej. Dużo czasu poświęcałem pracy. Była potrzeba coraz większego przeładunku. Porty wymagały rozbudowy. W 1970 r. wykonaliśmy 1 mln ton przeładunku. Flota się rozwijała. W latach 80. osiągnęliśmy w podległych mi portach 2,5 mln ton przeładunku. Poza pracą, pewną rozrywką było też dla mnie śpiewanie w chórze. Tam poznałem też swą późniejszą żonę, która również pracowała w „Żegludze na Odrze”. Z chórem wyjeżdżaliśmy na występy w wielu różnych miejscach.

Bardzo dobrze wspomina współpracę z Włodzimierzem Chojnackim, który pełnił funkcje kierownicze w „Żegludze na Odrze”. Dzięki



jego pomocy i zaangażowaniu mogliśmy realizować nasze plany i dokonać wielu inwestycji w portach Odry Środkowej. Włodek bardzo dużo zrobił. Dużo mu zawdzięczam. Doskonale się rozumieliśmy.

Zajmowałem się również wynalazczością. Otrzymałem od Urzędu Patentowego kilka świadectw autorskich o dokonaniu wynalazku. Wszystkie były związane z portami i przeładunkiem, zwłaszcza przeładunkiem materiałów sypkich. Było dla mnie dużą satysfakcją, że część tych pomysłów i usprawnień została wprowadzona w życie.

W sumie przepracowałem w „Żegludze na Odrze” 43 lata. Po odejściu na emeryturę nadal pracowałem, w mniejszym wymiarze godzin. Cieszyłem się z tego, że odchodząc na emeryturę mogłem patrzeć ludziom prosto w oczy. Także obecnie napotkani na ulicy dawni współpracownicy pozdrawiają mnie i wyrażają szacunek dla mojej pracy.

Rozmawiał Maciej Klim

Porozumienie AGN

W europejskich planach dotyczących rozwoju różnych rodzajów transportu ważne miejsce zajmuje żegluga śródlądowa. Zgodnie z Europejskim porozumieniem w sprawie wielkich dróg żeglugowych o międzynarodowym znaczeniu (AGN) zawartym w Genewie w 1996 r. w ramach Komisji Ekonomicznej Narodów Zjednoczonych ds. Europy (UN-ECE) wyznaczono na mapie Europy główne drogi wodne, o międzynarodowym znaczeniu, zarówno już istniejące, jak i planowane do budowy. Te najważniejsze, oznaczone numerami dziesiątkowymi, to:

E 10 prowadząca w Wielkiej Brytanii rzekami Ouse i Humber, brytyjskimi wodami przybrzeżnymi Morza Północnego, w poprzek kanału La Manche, w Holandii rzekami Starą Mozą (Oude Maas), Merwede, Waal, Rijn, w Niemczech Renem, we Francji projektowanym kanałem Mulhouse-St. Symphorien oraz rzekami Saoną i Rodanem, aż do Marsylii.

E 20 prowadząca z Oslo przez Skagerrak, Mały Bełt, Kanał Kiloński, Łabą w Niemczech i Czechach, dalej projektowanym kanałem łączącym Łabę w Chvaleticach z kanałem Odra-Dunaj w Rokytnicy koło Przerova, tym kanałem do Dunaju (E 80), projektowanym kanałem przez Węgry do Sawy i Sawą przez Chorwację i Słowenię, a następnie projektowanym kanałem do Triestu, a stąd wschodnim wybrzeżem Adriatyku (Słowenia, Chorwacja, Czarnogóra, Albania, Grecja) aż do spotkania z trasą E 90.

E 30 prowadząca ze Sztokholmu, wzdłuż wschodnich szwedzkich wód przybrzeżnych, w poprzek Bałtyku do Świnoujścia, Odrą, projektowanym Kanałem Odra-Dunaj do Devina koło Bratysławy.

E 40 z Gdańska Wisłą, z dotychczas nieustalonym przejściem na Bug i dalej przez Muchawiec, Kanał Królewski, Pinę, Prypeć, Dniepr do Morza Azowskiego i zachodnim brzegiem Morza Czarnego aż do Bosforu (E 90).

E 50 od Jeziora Onega przez Kanał Wołżańsko-Bałtycki i Wołgę do Morza Kaspijskiego i jego wodami przybrzeżnymi do Iranu.

E 60 od Gibraltaru przez Zatokę Biskajską i wzdłuż południowych wybrzeży kanału La Manche, Morza Północnego, przez Kanał Kiloński, przy południowych wybrzeżach Bałtyku (Niemcy, Polska, rosyjska enklawa królewiecka, Litwa, Łotwa, Estonia i Rosja), Nową, jeziorem Ładoga, rzeką Świr, jeziorem Onega, Kanałem Białomorskim, południowym brzegiem Morza Białego

i brzegiem Morza Arktycznego aż do ujścia Peczory (E 54).

E 70 z Antwerpii kanałem Skalda-Ren (Schelde-Rijn-Verbinding), zatoką Kramer, Holenderską Głębią (Hollandsch Diep), rzekami Nową Merwede (Nieuwe Merwede), Merwede, Waal, Ren, kanałami WDK, DEK, MLK, Łabą, EHK, Hawelą, HOK, Odrą, drogą wodną Wisła-Odra, Wisłą, Nogatem, Zalewem Wiślanym, Pregołą, Dajmą, kanałem Dajma-Gilia, Giliądo Niemna (E 41).

E 80 z Paryża Sekwaną, Mozelą, Renem, Mennem, MDK, Dunajem, wzdłuż północnych wybrzeży Morza Czarnego, Dnieprem, projektowanym kanałem Dniepr-Morze Azowskie, północnym wybrzeżem Morza Azowskiego, Donem, kanałem Wołga-Don, Wołgą, północnym wybrzeżem Morza Kaspijskiego, aż do ujścia rzeki Ural (E 53).

E 90 z Gibraltaru wzdłuż południowych brzegów Hiszpanii, Francji, Włoch, przez Cieśninę Messyńską, Zatokę i Kanał Koryncki, Dardanele, Bosfor, wzdłuż północnego brzegu Turcji, aż do Gruzji.

Polska nie ratyfikowała porozumienia AGN, mimo postulatów w tej sprawie zgłaszanych przez środowiska związane z żeglugą śródlądową i samorządy.

W dniu 1 grudnia 2006 r. złożona została interpelacja poselska w sprawie możliwości ratyfikowania przez Polskę porozumienia. Poniżej przytoczona jest interpelacja Pana Posła Sławomira Jeneralskiego oraz odpowiedź na nią Sekretarza stanu Pana Bogusława Kowalskiego:

Interpelacja nr 1987 do ministra transportu 01-12-2006

Zapytanie w sprawie możliwości ratyfikowania przez Polskę europejskiego porozumienia na temat głównych śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu (AGN)

Szanowny Panie Ministrze! W europejskich planach dotyczących rozwoju różnych rodzajów transportu ważne miejsce zajmuje żegluga śródlądowa. W Polsce rzecz przedstawia się zupełnie inaczej. Żegluga śródlądowa jest od wielu lat prawie przez wszystkich lekceważona. Polscy armatorzy działają za granicą, a nasze drogi wodne niszczeją. Sytuacja pogarsza się z roku na rok. Wyjątek stanowi Odra, ale i w tym wypadku daleko do normalności.

Przez Polskę przebiegają trzy drogi wodne o międzynarodowym znaczeniu:

- E70 z Niemiec do obwodu kaliningradzkiego przez Wartę, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisłę i Zalew Wiślany,
- E40 z Gdańska do Morza Czarnego przez Wisłę i Bug,
- E30 z Ostrawy do Szczecina przez Odrę.

Zostały one objęte europejskim porozumieniem na temat głównych śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu (AGN), podpisanym w Genewie 1 stycznia 1996 r. Polska nie ratyfikowała porozumienia AGN, mimo postulatów w tej sprawie zgłaszanych przez środowiska związane z żeglugą śródlądową i samorządy.

Szanowny Panie Ministrze:

1. Jak kierowany przez Pana resort ocenia możliwości i celowość podpisania porozumienia AGN?

2. Czy w ministerstwie prowadzone były jakiegokolwiek działania dotyczące porozumienia AGN?

Z wyrazami szacunku
Poseł Sławomir Jeneralski
Warszawa, dnia 1 grudnia 2006 r.

Sekretarz stanu Bogusław Kowalski
Odpowiedź na zapytanie w sprawie
możliwości ratyfikowania przez Polskę
europejskiego porozumienia na temat
głównych śródlądowych dróg wodnych
o międzynarodowym znaczeniu (AGN)

Szanowny Panie Marszałku! W odpowiedzi na interpelację Pana Posła Sławomira Jeneralskiego, przesłaną przy piśmie z dnia 8 grudnia 2006r., znak: SPS-024-1987/06 uprzejmie informuję, że zdaniem Ministerstwa Transportu przystąpienie Polski do umowy AGN nie wydaje się w chwili obecnej możliwe ze względu na zbyt duże obciążenie finansowe będące konsekwencją takiej decyzji.

Porozumienie AGN określa potencjalną sieć dróg wodnych, które ze względu na charakterystykę parametrów tworzyłyby jednolitą strukturę, pozwalającą na uprawianie żeglugi o międzynarodowym charakterze. W związku z tym określone zostały warunki, jakie spełniać powinny te drogi wodne. Podstawowe kryterium to posiadanie parametrów IV klasy drogi wodnej. Wpisane do AGN drogi wodne przebiegające przez terytorium Polski nie spełniają tego kryterium. Jest to podstawowa bariera uniemożliwiająca

podpisanie przez Polskę porozumienia. Po przystąpieniu do umowy AGN bylibyśmy zobowiązani do zapewnienia wymagań minimum klasy IV na tych drogach wodnych, co wiąże się ze zbyt wysokimi kosztami.

W latach 90. w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej prowadzone były działania mające na celu podpisanie porozumienia. Wystąpiono wówczas o upoważnienie ministra właściwego ds. transportu do podpisania umowy AGN. Jednak w trakcie konsultacji międzyresortowych stanowczo sprzeciwiło się temu Ministerstwo Finansów, stojąc na stanowisku, iż przekracza to możliwości finansowe Polski. Ówczesny minister środowiska uznał natomiast, że tereny, przez które ma przebiegać trasa E-40, kolidują z tworzonymi obszarami chronionego krajobrazu. W rezultacie prace mające na celu podpisanie porozumienia AGN zostały wstrzymane. W roku 2005 z inicjatywy ministra infrastruktury złożono do Grupy Roboczej ds. Transportu Wodnego Śródlądowego EKG ONZ prośbę o przeanalizowanie ekonomicznych i ekologicznych aspektów rewitalizacji drogi wodnej Odra-Wisła-Dniepr. Przy grupie roboczej powstał zespół, którego zadaniem jest przeprowadzenie powyższej analizy. Nie wyklucza się, że wyniki prac wpłyną na podjęcie decyzji dotyczącej poprawy parametrów drogi wodnej E-40.

Uprzejmie proszę Pana Marszałka o przyjęcie powyższej odpowiedzi, a Panu Posłowi dziękuję za zainteresowanie się tą sprawą.

Z wyrazami szacunku
Sekretarz stanu
Bogusław Kowalski
Warszawa, dnia 2 stycznia 2007 r.



Jan Pys

Kolejowe wieże wodne Nadodrza – dziedzictwo cywilizacyjne

Przez Nadodrza rozumiemy obszary przylegające do Odry, w jej biegu od południowych granic Polski po Szczecin.

Pierwszą linię kolei żelaznych uruchomiono tutaj w 1842 r. (Wrocław–Oława). Do lat 70. XIX w. powstały główne szlaki kolejowe. Sieć kolei lokalnych połączyła je na długo przed I wojną światową, kształtując strukturę, czytelną na współczesnej kartografii kolejowej. Przez niemal półtora stulecia panowała na niej trakcja parowa, współcześnie zastąpiona spalinową i elektryczną.

Procesy dokonującej się przemiany technicznej odczytać możemy poprzez dzieła kultury technicznej – zabytki techniki. Znakomite ku temu wprowadzenie stanowią mogą chociażby kolejowe wodociągowe wieże ciśnień.

W krajobrazach kulturowych Nadodrza znajdujemy ok. 200 kolejowych wież wodnych. Skoncentrowane są w osiach głównych szlaków kolejowych. Powstały z reguły w latach 1880-1940, a zdecydowana większość (ok. 90%) pochodzi z lat 1880-1914.

W analizę i studia nad rozwojem konstrukcji wprowadza typologia morfologiczna, której model rozwinięto w oparciu o ustalenia P. Houwinka i G. Merkla. Czerpano zwłaszcza ze studiów nad klasyfikacją historycznych wież ciśnień prowadzonych w latach 1986-1990 w Belgii pod kierunkiem W. Van Craenenbroeck.

Pięć grup A, B, C, D i E stanowi bazę klasyfikacji wodociągowych zbiorników wieżowych. Wyróżnia je forma trzonu (zamknięty lub otwarty), związek średnicy głowicy i trzonu (głowica węższa od trzonu, równa, lekko lub mocno nadwieszona), profile (cylicydryczne, piramidalne, inne) i rzuty (kołowe, wieloboczne, inne) trzonu oraz głowicy (cylicydryczne, pryzmatyczne, sferyczne, stożkowe, inne), materiał konstrukcyjny wieży wodnej, ustrój nośny i typ zbiornika. Uwzględniano również architekturę i inne charakterystyki kształtujące morfologię budowli i umożliwiające definiowanie poszczególnych grup, typów i wersji wodociągowych wież wodnych.

Grupę O wprowadzono dla archeotypu wieży wodnej, grupę S dla wież z przyporami, X – dla zbiorników kominowych, T – w połączeniu z odpowiednią grupą – dla wież zrosniętych i podobnie Y – dla wież związanych z budynkami mieszkalnymi lub innymi budowlami, zaś Z dla silosów wodnych.

Przez kombinację danych odnoszących do sytuacji, funkcji, chronologii oraz typologii można dokładnie opisać poszczególne egzemplarze wież wodociągowych i prowadzić studia dotyczące dziejów ich rozwoju w aspekcie historyczno-technicznym, w ujęciach wewnętrznych i zewnętrznych.

Do I wojny światowej rozwój wieży determinowany był rozwiązaniami podstawy metalowego zbiornika. Prowadziło to do ewolucji zewnętrznego kształtu budowli wieżowej od „kolumny” do „grzybka”. W parze z rozwojem myśli technicznej szło poszukiwanie nowych materiałów konstrukcyjnych zbiornika wieżowego i wdrażanie nowych technologii budowy. Prowadziło to ku zastępowaniu materiałów tradycyjnych żelbetem i metalem, konstrukcji masywnych – szkieletowymi, a w końcu ażurowymi – żelbetowymi lub metalowymi.

W XIX w. w budownictwie przemysłowym sięgano ku repertuariowi środków wyrazu właściwych zwłaszcza dla neoromanizmu i neogotyku. Rzadziej angażowano formy neoklasycystyczne czy eklektyczne – te ostatnie częściej stosowano w odniesieniu do budowli publicznych, w tym miejskich wież wodociągowych. W kolejowych wieżach wodnych na terenie Niemiec, w tym Nadodrza, preferowano zredukowane formy neoromańskie wyrażane czasami językiem „Rundbogenstil” i secesji. Modernizm i funkcjonalizm lat 30. XX w. znajdował ujście w starannie kształtowanych elewacjach i grze elementarnych brył składających się na budowlę.

Architektura kolejowych wież wodnych nie przybierała tak bogatych form jak miejskich czy niektórych przemysłowych, przeznaczonych do „ogłędania”. Kierowano się utylitaryzmem. Prowadziło to ku standaryzacji i unifikacji podstawowych modeli kolejowych wież wodnych. Sprawilo też, że mamy do czynienia z równoległym funkcjonowaniem wielu modeli wież wodnych. O wyborze decydowała analiza techniczno – ekonomiczna.

Na terenach Śląska, Ziemi Lubuskiej i Pomorza Szczecińskiego preferowano typ wieży przypisywany typowi D.2 – „grzybka”, ze zbiornikiem Otto Intze, wspartym na murowanym ceglany trzonie piramidalnym, osłoniętym cylindryczną żelbetową ścianą osłonową, zwieńczoną stożkowym dachem. Stanowią one ok. 50% interesujących nas obiektów. Można wśród nich wyróżnić warianty operujące gładkimi elewacja-

mi i skromnymi, prostymi gzymsami, obok innych wprowadzających do partii trzonu lizeny. Wieże te stanowią istotne wyróżniki krajobrazu kulturowego Kędzierzyna, Nisy, Wrocławia, Malczyc, Nowej Soli, Lubska, Kostrzyna, Szczecina. W monumentalnym wariacie, znanym ze Świebodzina, na murowanym, tynkowanym trzonie, o akcentowanych lizenami pionowych podziałach, wsparto 16-boczną głowicę, opatrzoną rozbudowanym, łamanym stożkiem dachu.

W grupie D mieszczą się również wieże operujące cylindrycznymi trzonami jak w Kędzierzynie i Opolu. Czasami są one tynkowane i malowane, czasami akcenty pionowe surowych, ceglanych elewacji wzmacniane są lizenami i porządkiem otworów okiennych.

Licznie reprezentowane są na Nadodrze również wieże grupy B – typu „kolumny”, w wersjach jedno- i dwumodułowych. Zyskują czasami okazałe formy architektoniczne, jak wieże w Kamieniu Śląskim, Pokoju, Międzyrzeczu. Inne operują oszczędnym językiem architektury, czerpią z tradycji budownictwa lokalnego bądź z funkcjonalizmu i modernizmu lat 30. XX w. – jak wieża w Gościmiu.

Interesującą pozycję zajmują wieże grupy C – o trzonach murowanych lub szkieletowych oraz głowicach o podstawach płaskich i niewielkim nadwieszeniu nad trzonem. Wersji C.1 przypisujemy budowlę o trzonach murowanych i głowicach cylindrycznych, wersji C.2 – przyrządkowanych lub innych. Znajdujemy tutaj wieże opracowane bardzo starannie, często nawiązujące do form pseudoobronnych, w elewacjach głowicy chętnie operujące drewnem. Reprezentatywnymi dla wersji C.2, częściej spotykanej, pozostają wieże w Zagórzcu Śląskim, Gorzowie Wielkopolskim i Rzepinie. Historizm architektury tych ostatnich znajduje wyraz w bogatym detalu, operującym językiem „Rundbogenstil”. Dla typu C1 reprezentatywną pozostaje wieża w Żaganie, o betonowym trzonie i wykuszu kryjącym nadwieszony przedział komunikacyjny głowicy. W typie C2, dysponującym z reguły bogatym detalem, chętnie operującym zmianą przekroju trzonu (np. z przyrządkowanego lub piramidalnego na cylindryczny), surowego bądź tynkowanego i malowanego, opatrzonego lizenami, gdzie detal i kolor przydaje budowlom dynamizmu, znajdujemy wiele obiektów wysokiej klasy artystycznej. Reprezentatywnymi pozostawać mogą wieże w Fosowskich i Kędzierzynie. Typ C4, przejściowy między grupą C a D, charakterystyczny jest szkieletową żelbetową konstrukcją trzonu niosącego silnie nadwieszoną głowicę o podstawie płaskiej. Nie skrywa się ustroju nośnego budowli, wyra-

źnie eksponowanego w postaci pionowych słupów i poprzecznic na elewacjach trzonu i głowicy. Ekspresję wież tego typu wzmacniają symetrycznie rozmieszczone pasy otworów okiennych, czyniące je lżejszymi aniżeli są w istocie. Reprezentatywnymi są wieże wodne Brzegu czy Krzystkowic. Ta ostatnia o tyle interesująca, że przyrządkowaną betonową głowicę wsparto na ośmio- kątnym murowanym trzonie.

W grupie A (obejmującej wieże z odkrytymi zbiornikami umieszczonymi na trzonach o średnicy większej/równej średnicy zbiornika) znajdujemy jedynie pojedyncze egzemplarze. Przypisujemy jej jedną z wież wodnych Wałbrzycha. Nie znajdujemy na Nadodrze wież grupy O, prosty model których prezentuje ruszt podkładów kolejowych, na którym posadowiono odkryty metalowy zbiornik typu kadzi lub beczki (znany nam egzemplarz w Głuchołazach przebudowano w 1958 r.). Z typu tego w prostej linii wywodzą się modele grupy A i E gdzie zbiorniki znalazły oparcie na trzonie zamkniętym bądź ażurowym.

Te ostatnie nie zyskały uznania na kolei. Do wyjątkowych należy wieża o otwartej konstrukcji metalowej, pozbawiona trzonu, ze zbiornikiem cylindrycznym w Opolu – Groszowicach z 1940 r. Podobnie rzecz się ma ze zbiornikami kominowymi grupy X, których model rozwijał się od lat 80. XIX w. w ścisłym związku z przemysłem.

Rzadko spotykamy modele grupy T – wież wodnych zrośniętych. Unikatowym pozostaje zbiornik wieżowy na dworcu towarowym Kostrzyń złożony z dwu wież połączonych w dolnych kondygnacjach łącznikiem.

Utylitaryzm budownictwa kolejowego sprawił, że – tam gdzie było to możliwe i uzasadnione – montowano zbiorniki wodne na poddaszach budynków parowozowni, warsztatów czy mieszkalnych lub innych (jak w wiejskim budownictwie wodociągowym). Jeden z wariantów prezentuje zbiornik wieżowy w Gogolinie gdzie zespół 10 metalowych kadzi o dnie płaskim pomieszczono na poddaszu budynku mieszkalno – produkcyjnego (warsztatu). Reprezentatywną dla dzieł tej grupy (Y) pozostaje również budowla wieżowa pozostająca w zabudowie zwartej z budynkiem o innym przeznaczeniu, której charakterystyki odpowiadają zwykle zbiornikom wieżowym przypisywanym grupie B. Znajdujemy takie m.in. w Strzelcach Opolskich i Ozimku.

Z doświadczeń budownictwa kolejowego czerpały na przełomie XIX/XX w. wodociągi miejskie. Ich rozwój wniósł w krajobrazy kulturowe Nadodrze szereg imponujących pomników techniki. Ochroną prawną objęte są m.in. wodo-

ciągowie wieże ciśnień Szczecina (1844), Zielonej Góry (1927), Koźuchowa (1908), Drezdenka (1907), Wrocławia (m.in. Na Grobli, 1871 i przy ul. Wiśniowej 1904/1906), Świdnicy (1906), Opola (1896), Krapkowic (1914), Prudnika (1913/14), Koźła (1903). Wodociągowa wieża ciśnień „Na Grobli” stanowić może znakomitą oprawę wrocławskiego Otwartego Muzeum Techniki.

Autor, prowadząc ewidencję kolejowych wież wodnych, wnosi o utrzymanie w pamięci wartości tego dziedzictwa cywilizacyjnego i utrzymanie jego walorów istotnych dla współczesnych i przyszłych pokoleń. Daje temu wyraz proponując ogólne kierunki działania na rzecz ochro-

ny i dokumentacji wodociągowych wież ciśnień – reliktywów kolejowej trakcji parowej.

Przyszłość wielu z nich jest zagrożona, zwłaszcza tych wyłączonych z eksploatacji (stanowią one ok. 30% zasobu). Ich liczba stale rośnie – tym bardziej, że czerpiąc z wód powierzchniowych nie mogą sprostać współczesnym wymaganiom jakości wody. Wiele z nich mogłoby zyskać nowe programy użytkowe: usługowe, socjalne, rekreacyjne, mieszkalne. W tym też kierunku zmierzają działania podejmowane przez nas w odniesieniu do właściciela tych obiektów – Polskich Kolei Państwowych – oraz Państwowej Służby Ochrony Zabytków.

Stanisław Januszewski

W gazetach (lub czasopismach) napisali...

Nagrody

„Rzeczpospolita” – najlepiej zaprojektowana gazeta na świecie. Nagroda przyznana przez *Society for News Design* – 2005 – napisała o sobie „Rzeczpospolita” w dodatku „Dobra firma” 17.05.2006 r., zaś 14/15.10.2006 r. zwraca asertywnie uwagę, że została nagrodzona trzema wyróżnieniami w Międzynarodowym Konkursie Projektowania Prasowego Chimera 2006. W tej samej edycji tego samego konkursu, organizowanego przez tygodnik „Media & Marketing Polska”, jury przyznało „Newsweekowi” dyplomy Srebrnej i Brązowej Chimery w kategorii infografika za przejrzyste prezentowanie skomplikowanych treści... 24.10.2006 r. „Rzeczpospolita” odnotowała dyskretnie, że jej redaktor naczelny został laureatem Honorowego Medalu Europejskiego, nagrody przyznawanej przez Business Centre Club za działanie na rzecz integracji europejskiej, za propagowanie standardów europejskich.

Według powyższych standardów gazet (lub czasopism) – możemy śmiało napisać, że po wydaniu pięćdziesięciu numerów (a przecież przekraczamy już sześćdziesiąt!) nasz biuletyn „Pro-

sto z pokładu” powinien otrzymać niejedną nagrodę. Np. za pomysł i wytrwałość jego wydawania. Dla Pomysłodawcy i Redaktora Naczelnego. Dla Redakcji za najszybsze w świecie wydawanie tego miesięcznika, często kilkudniowe od momentu napisania i złożenia tekstów przez autorów do wręczenia gotowego numeru Bractwom w „Bractwie” na comiesięcznym, czwartkowym spotkaniu. W szczególności dla Redaktora Technicznego. Za stałość finansowania przez sponsorów. Za przejrzyste prezentowanie skomplikowanych życiorysów, a także treści historycznych, technicznych. Za propagowanie standardów światowych ochrony dóbr kultury technicznej, za wkład w techniczną kulturę Polski, Europy, Świata.

Po zebraniu nie wymienionych jeszcze osiągnięć – wystąpić można do różnych instytucji, organizacji, o różne nagrody, w różnych kategoriach. Tymczasem te wymienione – już przyznaje

Kapitan „Nemo”

Korespondencje prosimy kierować na adres:

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”

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

Mecenasi Biuletynu: Carlsberg Polska SA, producent piwa „PIAST”; Odratrans S.A.; Fundacja Regionu Wałbrzyskiego; Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wrocław, PH „OLA” Sp. z o.o. Wrocław