

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 70–71

Rok VII

Czerwiec–Lipiec 2009 r.

Statki parowe na śródlądowych drogach wodnych Polski Tom I – Bocznokołowce

Ta wyjątkowa pozycja profesora Akademii Morskiej w Szczecinie Marka Michalskiego jest już do nabycia w Fundacji Otwartego Muzeum Techniki (na pokładzie HP Nadbor i w dzierżoniowskiej parowozowni Sowiogórskiego Muzeum Techniki FOMT). Wysyłamy ją też za zaliczeniem pocztowym (łącznie 39,00 zł.). 350 stron odkryje przed Wami dzieje wszystkich statków tego typu, jakie kiedykolwiek, od pocz.

XIX stulecia przeszły Wisła, Odrę, Kanałem Bydgoskim, rzekami i kanałami Polski w jej granicach historycznych i obecnych. Gorąco polecamy tę pozycję. Jeszcze w tym roku, do września, opublikujemy tom II – statki tylnokołowe i łańcuchowe, a następnie tom III – statki śrubowe.

red.

Elektrownie wiatrowe – w kręgu myśli wynalazczej Część II

Felipe M. Espinoza z Meksyku rozwijał z kolei ideę wirnika osadzonego na osi pionowej z generatorem na ziemi (patent nr 833.593, zgłoszony 14.07.1905, wydany 16.10.1906), uwagę koncentrując na mechanizmie zmiany kątów nastawienia jego 6 łopat, których liczbę można było też zwiększać, osadzając kolejne współosiowo.

Równie niekonwencjonalną może być propozycja Johna M. Clark'a i jego patent nr 1.315.595 zgłoszony w USA 19.03.1917 r., wydany 9 września 1919 roku.

Był to zarazem jeden z ostatnich patentów rozwiązujących problem wirnika na sposób "chiński" czy też "perski", tzn. poprzez umieszczenie go w poziomie, z pionową osią obrotu. Ta propozycja kierowana była głównie do odbiorców niewielkich ilości energii (pojedyncze domy, farmy), a jej zaletą było ogranicze-

nie przekładni i transmisji od wirnika do generatora w ten sposób, że ten ostatni napędzany był bezpośrednio z wału wirnika.

Nie tylko Clark adresował swe propozycje wynalazcze pod adresem odbiorców indywidualnych, którym służyć miały do oświetlenia domów, czy też wprawiania w ruch maszyn rolniczych bądź maszyn i urządzeń technicznych w niewielkich warsztatach. Takie zastosowania turbiny wiatrowej widzieli też Edward H. Williams i Fred L. Hund patentując 22 lutego 1926 (patent nr 1.589.828) "młyn wiatrowy dla produkcji energii elektrycznej" z wirnikiem na osi poziomej i wydawnym płytowym usterezeniem ogonowym utrzymującym wirnik w łożu wiatru. Charakterystycznymi pozostają tutaj także patenty (nr 1.698.709; 1.699.949; 1.818.672) z lat 1929–1931 uzyskane przez Herberta E. Bucklena (niektóre we współpracy z

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

innymi wynalazcami), preferującego dwuściłowe wirniki z usterzeniem ogonowym, samoczynnie, w przypadku silniejszego wiatru, przechodzące na autorotację przez obrót osi poziomej wirnika w górę.

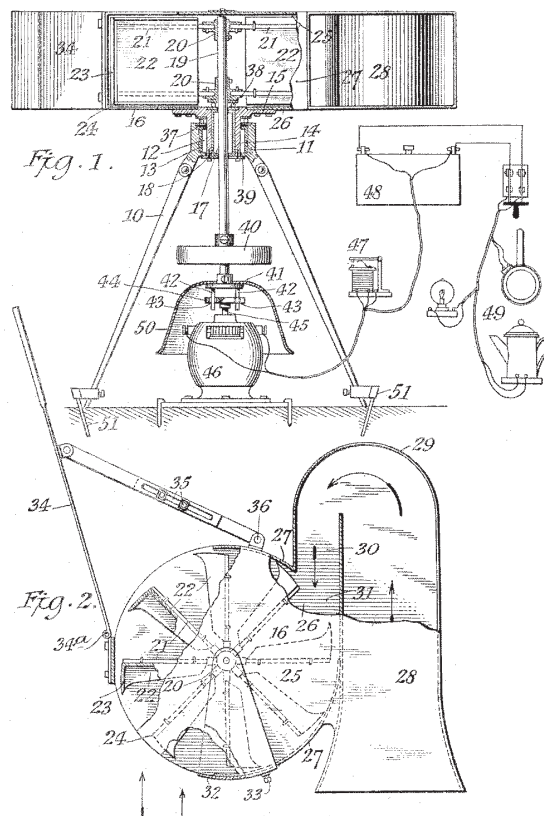
Elektrownie wiatrowe tego typu, ale z wirnikami francuskiego inżyniera Georges Darrieus, patentowanym we Francji w 1931 roku, z charakterystycznymi dwiema lub trzema łopatkami, wygiętymi w kształt litery C, w zależności od siły wiatru samoczynnie zmieniającymi kąty nastawienia, od lat 60. XX w. do 1997 r. wytwarzane były przez amerykańską firmę FloWind. Nigdy nie odniosły komercyjnego sukcesu. Posiadały co prawda kilka niepodważalnych zalet. Generator i skrzynię biegów można było umieścić na ziemi, co znacznie upraszczało obsługę. W ogóle eliminowano potrzebę wznoszenia wieży i konieczność konstruowania złożonego mechanizmu odchylenia wirnika.

Ale górę wzięły wady. Wiatr tuż nad ziemią jest zdecydowanie słabszy, co obniża efektywność konstrukcji. Wirniki tego typu wymagały wstępnego rozpędzenia, gdyż nie dysponowały użytecznym momentem rozruchowym, wymiana głównego łożyska wymagała demontażu całej elektrowni.

Jednym z ciekawszych jest patent nr 1.504.259, złożony 22.6.1923 r., wydany 12.08.1924 Williamowi O. Miller z Detroit. Jego propozycję wyróżnia spiralny wirnik o bardzo dużej powierzchni, którego średnica wzrasta wzdłuż osi jego obrotu. Wirnik ten pracuje na osi poziomej i umieszczony jest na obrotowej podstawie, która umożliwia jego samoczynne ustawianie się w łożu wiatru. Kształt łopatek eliminował tutaj potrzebę konstruowania statecznika ogonowego, który ustawiałby wirnik we właściwej pozycji. Koniec wirnika o większej średnicy cy stawił bowiem większy opór niż jego kraniec przeciwny, o małej średnicy łopatek, przez co wirnik zawsze ustawiał się "większym" końcem zgodnie z kierunkiem wiatru.

Archie Edwards Brown kształtował z kolei swój wirnik na podobieństwo wielowirnikowego cyclogira, w którym łopaty wirnika obracając się na osiach poziomych stale zmieniają kąt swego nastawienia (patent nr 1.321.415, zgłoszony 20.02.1919, wydany 11.11.1919).

Alessandro Beldimano z Włoch opatentował 13 września 1932 r. (patent nr 1.876.595) rozwiązanie siłowni wiatrowej charakterystycznej stosowaniem wielu małych wirników mon-



J. M. Clark, patent nr 1.315.595 z 9.09.1919

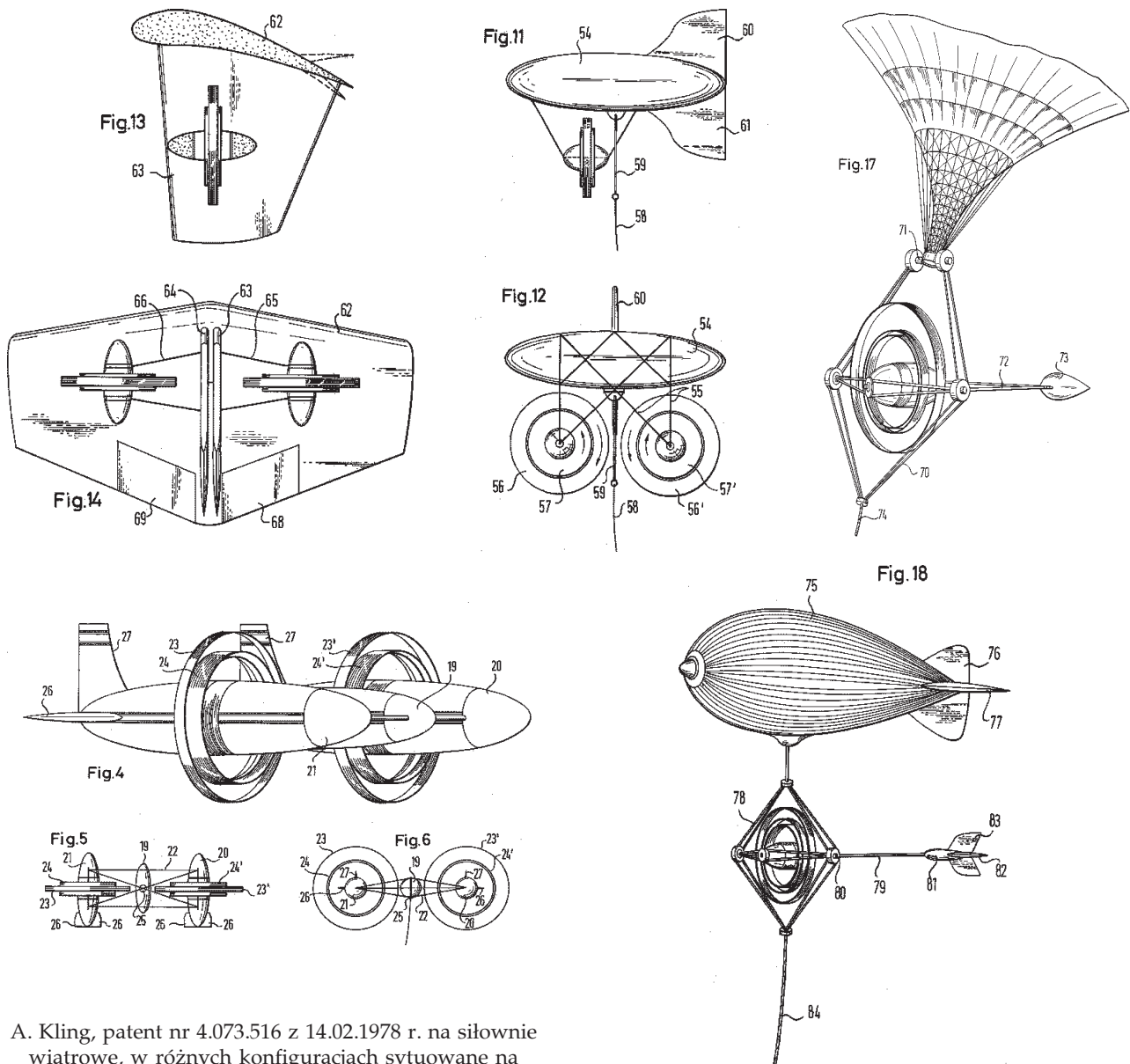
towanych na kratownicy między dwoma mastszami. Te idee rozwijał w kolejnym patencie nr 2.218.87 uzyskanym w USA 22.10.1940 r. kiedy to liczba wirników montowanych na sieci przekroczyła dwieście.

Podobna konfiguracja elektrowni wiatrowej interesowała również Richarda A. Omana i Kennetha M. Foremana, którzy koncentrując uwagę na podstawowym module takiej elektrowni 21.02.1978 uzyskali patent nr 4.075.500 na wirnik obudowany oraz Olivera C. Eckela (patent nr 4.140.433 z 20.02.1979), przy czym i on wyraźnie nawiązywał do idei kreślonej wcześniejszymi patentami Beldimano.

O wiele dalej poszli Charles Max Fry i Henry W. Hise. 11.04.1978 uzyskali patent (nr 4.084.102) na siłownię wiatrową, której liczne wirniki pracujące na osiach pionowych, montowane byłyby na linie balonu na uwięzi lub na linach siatki rozpiętej między dwoma mastszami.

Alberto Kling z Niemiec uzyskał z kolei 14.02.1978 r. patent nr 4.073.516 na siłownię wiatrową montowaną, w różnych konfiguracjach, na statkach powietrznych lżejszych od powietrza – sterowcach lub statodynach.

W owym czasie z powodzeniem rozwiązano już mechanizm przełożenia obrotów wirnika na generator, na czym uwagę koncentrowało



A. Kling, patent nr 4.073.516 z 14.02.1978 r. na siłownie wiatrowe, w różnych konfiguracjach sytuowane na statkach powietrznych lżejszych od powietrza

wielu wynalzców, jak np. Alfred Carlson (patenty nr 967.324 i 967.325 zgłoszone 9 października 1909, wydane 16 października 1910) czy też Ernest C. Rodwick (patent nr 1.212.109, zgłoszony 22.04.1916, wydany 09.01.1917). Alfred H. Heyroth proponował 19.02.1916 r. bezpośrednie połączenie wirnika z generatorem (patent nr 1.233.232, wydany 10.07.1917), którego stanowiłby część wirująca, klasyczny zaś generator ograniczałby się zaś do stojana. William John Dickinson i Arthur Herbert Stark, obaj z Wielkiej Brytanii, łączyli z kolei wirnik z generatorem, umieszczając ostatni bezpośrednio na poziomym wale wirnika (patent nr 1.312.021, zgłoszony 21.02.1918, wydany 05.08.1919). Ten kierunek poszukiwań, czytelny również w patentach uzyskanych w 1923 r. przez Ernesta

Lunna z Chicago (nr 1.444.620), Laurence Thompsona z Kanady (nr 1.666.361) w 1928, czy w latach 1936–1938 przez Williama G. Dunna (nr 2.02.828; 2.048.732; 2.094.917; 2.102.309; 2.140.152) wykształcił model, który determinuje kształt wielu współczesnych bezprzekładniowych turbin wiatrowych, a autorzy tych patentów koncentrowali również uwagę na problematyce samoczynnego sterowania prędkością obrotową wirnika .

W latach 20. XX w. nastąpiło odejście od dominujących do tego czasu rozwiązań "wiatrakowych" czy "żaglowych", czytelnych np. w patentach nr 756.616 i 757.800, wydanych 5 kwietnia i 8 listopada 1904 r. Alfredowi Fornander, poddanemu króla Szwecji i Norwegii. W pierwszym sytuował generator pod masztem, w drugim bezpośrednio za wirnikiem.

Uznano, że wirniki typu "wiatrakowego", jak proponowany w patencie nr 1.334.485 wydanym 23.03.1920 r. Carroll D. Clipfell i George Manikowske'emu (być może Polakowi – podobnie jak i jego brat Wallace, także zainteresowanemu elektrowniami wiatrowymi – pracującemu w stanie Nowa Dakota) nie dysponują wystarczającą wydajnością. Przypomnijmy, że frapowały uwagę wielu konstruktorów, a ich idea do dzisiaj nie zamarła. Wystarczy przywołać tutaj patent Duane G. Millera na wirnik 3-łoputowy (patent nr 5.997.252 z 7.12.1999) już w XIX

stuleciu czytelny m. in. w patencie Alberta A. Nagela nr 387.102 z 31.07.1888 na wielołopatowy wirnik młyna wiatrowego, bliski idei, jaką znamy też z patentu nr 3.930.750 Wildericha C. Schultza z 6.01.1976 w którym opisał wielołopatową turbinę pracującą na osi poziomej, łopaty wirnika której i tutaj wyraźnie inspirowane są z bardziej ideą koła wodne go miast śmigła lotniczego.

cdn.

S. Januszewski

Program dla Odry 2006 po nowemu

W maju 2009 r. Pełnomocnik ds. Programu dla Odry 2006 Wojewoda Dolnośląski przedstawił do konsultacji projekt aktualizacji Programu pod nazwą: Program dla Odry – 2006 – aktualizacja (dalej projekt). Analiza zapisów projektu pod kątem jego przydatności dla potrzeb transportu rzeczno i obowiązującej w tym zakresie polityki krajowej i Unii Europejskiej oraz komplementarności z innymi dziedzinami gospodarki dla których podstawowym elementem gospodarowania jest Odra doprowadziła do kilku wniosków.

Program dla Odry 2006 (dalej Program) to plan, który powstał w 1999 r. a rangę ustawy uzyskał w roku 2001 [1]. Jest planem modernizacji dorzecza Odry ze szczególnym uwzględnieniem jego ochrony przed powodzią. Program realizowany jest od ponad siedmiu lat i nie do końca wypełnia oczekiwania adresatów, czego dowodzą powstające licznie programy alternatywne. Dodatkowo w okresie realizacji Programu zaszły istotne dla państwa, mające znaczenie dla Programu, zmiany ustrojowe. Niedostateczne efekty realizacji programu a przede wszystkim zmiany ustrojowe państwa wymusiły konieczność jego aktualizacji. Podstawowymi przesłankami wymuszającymi aktualizację programu są:

- Wejście Polski do Unii Europejskiej.
- Nowe plany i strategie wpływające na Odrzańską Drogę Wodną.
- Zagrożenia dla realizacji Programu dla Odry 2006 oraz jego aktualizacji.

Odra od lat posiada status środkowoeuropejskiej rzeki międzynarodowej. Niestety ze względu na niedawne duże znaczenie polityczne jej ranga strategiczna była ważniejsza od znaczenia gospodarczego. Rzeka do dzisiaj nie

ma jasno określonej europejskiej przyszłości. Jest arterią komunikacyjną, której 80 kilometrowy odcinek przepływa przez Czechy, później Polskę, a na odcinku 179 km stanowi granicę między Polską i Niemcami. Odra łączy ze sobą liczne okręgi przemysłowe i krainy leżące na terytoriach trzech państw: Zagłębie Ostrawsko-Karwińskie, Zagłębie Górnoszląskie, Dolny Śląsk, Łużyce, Ziemia Lubuska, Brandenburgia i Pomorze Zachodnie. Obszar ten nazywany jest umownie Nadodrzem. Polska część Nadodrza na południu i północy charakteryzuje się bogatą infrastrukturą przemysłową, a w środkowym biegu Odry – rolniczą. Teren ten jest wysoce zurbanizowany, a jego wskaźniki gospodarcze były zawsze wyższe od średnich krajowych. Obszar ten obejmuje ok. 20% powierzchni kraju, zamieszkały jest przez ok. 30% ludności, znajduje się tu ok. 25% miast polskich [2]. Ranga rzeki diametralnie zmieniła się z dniem 1 maja 2004 r. po wejściu Polski do UE. Obecnie Odra nie stanowi granic systemów politycznych czy gospodarczych. Jest rzeką wewnętrzną Unii wobec, której nadrzędnymi planami i strategiami są strategie Wspólnotowe. Projekt nie akcentuje nowego po wejściu do UE, nadrzędnego, determinującego wszelkie inne działania podejścia do rzeki. Zgodnie z nową sytuacją Odry, która przepływa przez trzy państwa członkowskie UE, programy odrzańskie powinny mieć wymiar europejski, a transport wodny na rzece, zgodnie z obowiązującą w Unii polityką powinien uzyskać odpowiednią, europejską rangę. Pomimo dostrzeżenia przez projekt europejskiego wymiaru problematyki odrzańskiej nie wskazuje on jako zasady nadrzędnej podejścia do projektu z poziomu unijnego.

Dotychczasowa realizacja Programu napotyka na szereg trudności. Można powiedzieć, że założenia programu oraz sposób jego realizacji nie uzyskał odpowiedniej rangi. Dowodzi temu niedostateczne finansowanie, niewielkie zaangażowanie administracji samorządowej, która szuka innych sposobów załatwienia problemu odrzańskiego oraz brak akceptacji podmiotów gospodarczych i społecznych dla programu. Toczy się swoistego rodzaju walka o wpływ na dalsze losy rzeki. Obecnie Program dla Odry 2006 oraz jego aktualizacja jest przynajmniej szóstą szczególną inicjatywą, wprowadzenia której podejmują się kolejne instytucje związane z rzeką. Do obecnie przygotowywanych tzw. programów odrzańskich należą m.in.:

- Umowa podpisana przez podmioty gospodarcze z Niemiec, Polski, Czech i Holandii pod nazwą Partnerstwo dla żeglugi. Głównym przedmiotem umowy jest Odra jako część drogi wodnej łączącej Berlin z Bratysławą. Umowa została podpisana w dniu 10 września 2008 r. w Bratysławie. Podstawowy cel to rozwój transportu rzeczno-godowego
- Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy (CETC) Idea korytarza zrodziła się w roku 2001. Istotnym elementem komunikacyjnym korytarza jest rzeka Odra w przyszłości połączona z Dunajem i Łabą umożliwiającą transport rzeczny między Bałtykiem a Morzem Czarnym. Celem korytarza jest utworzenie korytarza transportowego.
- Projekt Planu Gospodarowania Wodami w Międzynarodowym Obszarze Dorzecza Odry z 22 grudnia 2008 r sporządzony w ramach Międzynarodowej Komisji Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniem (MKOOpZ). Podstawowy cel to renaturyzacja rzeki
- Projekt umowy Polsko-Niemieckiej dotyczący ochrony przed powodzią obszarów Odry Granicznej i ujścia Odry przygotowywany przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie. Podstawowy cel to ochrona przed powodzią odcinka granicznego Odry
- Projekt Modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej na od Brzegu Dolnego do ujścia rzeki Nysy Łużyckiej przygotowywany przez Ministerstwo Infrastruktury. Podstawowy cel to modernizacja odcinka Odry do IV klasy żeglowności oraz projekt aktualizacji Programu dla Odry 2006. Podstawowy cel to ochrona przed powodzią.

Wskazane powyżej projekty mają różną rangę, są w różnym stopniu przygotowane. Jednak każdy z nich dotyczy Odry, innej Odry. W aktualizacji Programu dla Odry 2006 nie nawiązuje się do żadnego z wyżej wskazanych sześciu dokumentów.

Podstawowe wnioski kierowane pod adresem projektu mogące utrudnić lub uniemożliwić jego realizację dotyczą braku odpowiedniej reprezentacji przy jego tworzeniu, brak sprawnej struktury realizującej projekt, brak odpowiedniego systemu finansowania projektu.

Po wejściu Polski do Unii Europejskiej Odra jest wewnętrzną rzeką UE. Projekt powinien akcentować podejście do rzeki na poziomie europejskim, które determinuje wszelkie inne działania. Nasz kraj ma solidne podstawy prawne aby plany dotyczące Odrzańskiej Drogi Wodnej miały wymiar unijny i tam były ustalone dalsze losy rzeki. Europejski wymiar rzeki pozwala pozyskiwać na jej modernizację znaczne środki oraz uwzględni partycypowanie w kosztach innych członkowskich państw nadodrzańskich. Dotychczasowa realizacja Programu dla Odry 2006 nie spełniła oczekiwań adresatów w tym np. transportu rzeczno-godowego, czego wyrazem są liczne programy alternatywne. Zgodnie ze strategiami krajowymi, a w szczególności z polityką Unii Europejskiej transport na rzece powinien uzyskać odpowiednią europejską rangę. Aktualizacja Programu nie zmienia dotychczasowej filozofii podejścia do planowania przyszłości akwenu. Nie uwzględnia także istotnych dla przyszłego administrowania Odrzańską Drogą Wodną europejskich regulacji dotyczących zarządzania wodami śródlądowymi. W projekcie brak jest w szczególności informacji o przeprowadzeniu szerokich konsultacji dotyczących korzystania z dorzecza Odry. Projekt nie przewiduje zmiany modelu administrowania dorzeczem. W myśl unijnych zasad zlewnią rzeki powinna zarządzać scentralizowana administracja, która dbałaby o gospodarcze wykorzystanie Odry, pozyskiwanie z tego tytułu środków oraz prowadzenie modernizacji rzeki. Projekt nie zwiera także reguł przybliżających administrowanie rzeką do jednej z ważniejszych zasad unijnych tj. samofinansowania inwestycji wodnych.

Jan Pyś

[1] Ustawa z 6 lipca 2001 o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006”, Dz.U. nr 98, poz. 1067.

[2] W. Jacher, *Kierunki rozwoju Nadodrza a oczekiwania ludności*, Studia Śląskie, Opole 1984, t XLIII, s. 129.

Na pokładzie HP Nadbor



22 czerwca 2009 odwiedzili nas Aleksander Modrzejewski i Broniek Świercz – absolwenci ZSZ Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu, rocznik 1954, w naszym mieście nad Odrą po raz pierwszy od 55 lat.

Odbudowa napędu parowego HP Nadbor

W czerwcu ekipa kierowana przez inż. Wojciecha Śladkowskiego przygotowała kocioł parowy do próby wodnej. Mieczysław Balcerkiewicz, Jerzy Onderko i Robert Komosiński oczyścili kocioł i zdemontowali armaturę. Teraz Stocznia Odratrans SA we Wrocławiu przygotowuje zaślepki a Piotr Sarapuk wymienia skorodowane szpilki, gwintuje śruby i regeneruje zamknięcia włazów. Po zakończeniu tych prac w połowie lipca wykonamy próbę wodną, na zimno i na gorąco, rozpalając pod kotłem. Eksperyment ten pozwoli precyzyjnie określić stan techniczny kotła i zakres niezbędnych robót remontowych. Prowadzone dzisiaj prace nie byłyby możliwe bez wsparcia finansowego ze strony Funduszu Regionu Wałbrzyskiego, który w odbudowie jedynej w Polsce holowniki parowego widzi szansę na efektywną promocję dziedzictwa kultury technicznej Dolnego Śląska, realizowaną również w planowanym rejsie do kolebki Nadbora, do Gorinchem i Rotterdamu w Holandii.

Jesteśmy u początku niełatwej drogi. Dzisiaj odbudowa napędu parowego to zadanie kto wie czy nie trudniejsze aniżeli budowa maszyny parowej w XIX stuleciu. Oczekujemy pomocy merytorycznej, a także wsparcia, zarówno oralnego jak i materialnego. By Nadbor ruszył siłą pary nie starczy woli, potrzebne jest również ok. 250.000 zł. To dużo ale i niewiele, zważywszy rolę jaką może pełnić na polu promocji żegluga śródlądowej. Wierzymy, że Nadbor i jego maszyna parowa staną się sztandarem wszystkich, którym marzy się Polska z rzekami i kanałami, na których rozwija się żegluga towarowa, turystyczna, rekreacyjna, a miasta zwracają się ku rzekom. Nie zwracamy się o wsparcie i współpracę pod adresem grabarzy rzek polskich, żegluga, przemysłu stocznioowego, portów, przystani, szkolnictwa zawodowego marynarzy śródlądowych. Wsparcia oczekujemy od Was, których życie upłynęło na rzekach. Nadbor stanie się również pomnikiem Waszej pracy, może w tej skromnej formie odda jej należna cześć.



Anna Lichtig



22 września br. odeszła na Wieczną Wach-
tę Profesorka Anna Lichtig, która uczyła nas
w naszym Technikum Żeglugi Śródlądowej ję-
zyka rosyjskiego w latach 1956–1968. Była też
wykładowcą języka rosyjskiego na Uniwersy-
tecie Wrocławskim.

Pogrzeb odbył się na Cmentarzu Żydow-
skim we Wrocławiu w dniu 24 września 2008
roku. W ceremonii pogrzebowej uczestniczyli
Profesorowie naszej szkoły. W imieniu Absol-
wentów Szkoły i Uniwersytetu mowę poże-
gnalną wygłosił nasz Kolega Profesor Jan So-
kołowski.

Epitafium

Kurz opadł na książki
Pajęczyny w kącie
Utkane w zakole...
Nagle smutniej i pusto
Stało się na korytarzach,
W naszej szkole.
Pamiętam ten głos ciepły
Co unosił się od ziemi
Z tej uroczej twarzy
W okularach złotych
Nagle ucichł ...
Wczoraj, tej jesieni
Będzie tu po tych
Korytarzach kroczył.
I w duszach naszych
Z ławy szkolnych drani
Łza nam się zaszklila
Po Profesor ANI....

*Zygmunt Ostaszewski 63
Gdańsk 25.09.2008*

Tadeusz Bujnowski (1939–2009)

Tadeusz Bujnowski urodził się 10.01 1939
roku w Brzozówce koło Nowogródka. Po woj-
nie zamieszkał z rodzicami na ziemiach odzy-
skanych w Rzepinie. Miał 4 siostry: najstarszą
Danutę, potem Hannę, Krystynę i Teresę (wszy-
stkie żyjące). W 1958 roku jako pierwszy po-
wojenny rocznik zdał maturę w liceum w Rze-
pinie. Następnie pojechał na studia do Wrocła-
wia. Studiował na Politechnice, a potem na
Akademii Ekonomicznej, którą ukończył w
1968 r. – specjalność: ekonomika przedsię-
wzięci. W 1972 r. ukończył Studium Podyplo-
mowe Organizacji i Zarządzania przy Wydziale
Gospodarki Narodowej Wyższej Szkoły Ekono-
micznej we Wrocławiu. W czasie studiów po-
znał swoją przyszłą żonę Bożenę Kreczko
(późniejszą profesor Politechniki Wrocławskiej
i stypendystkę Fundacji Humbolta), z którą
ożenił się w lipcu w 1964 roku. W 1968 roku
urodziła mu się córka Maria Magdalena, w 1975
roku syn Piotr. Pracował w zakładach: „EL-
MET”, Wyrobów Sanitarnych, „CERAMA”
Ośrodka Badawczo-Rozwojowym Obrabiarek,
„WUTEH”. W latach 1988–2001 był głównym



księgowym w Oddziale Konserwacyjno-Re-
montowym przy Okręgowej Dyrekcji Gospo-
darki Wodnej, a następnie Regionalnej Dyrek-
cji Gospodarki Wodnej we Wrocławiu. W 2001
r. przeszedł na emeryturę. Miał za sobą 40 lat
pracy zawodowej.

Był organizatorem spotkań przedstawicieli
Oddziałów Konserwacyjno-Remontowych z
całej Polski. To między innymi Jemu FOMT

zawdzięcza ekspozycję windy jazowej przed wejściem do O.K.R. przy ul. Braci Gierymskich. Był pierwszym recenzentem Studium Wrocławskiego Tramwaju Wodnego (WTW) a także jednym ze stałych recenzentów tekstów Kapitana „Nemo” (głównie przed ich publikacją).

Był członkiem i działaczem NSZZ „Solidarność”. Dzięki jego postawie w 1980 r. do NSZZ „Solidarność” zapisała się większość załogi. Od 1988 r. w branży wodnej, przyczynił się do reaktywowania legalnej działalności związkowej. Był wybierany we wszystkich wyborach do Komisji Zakładowej oraz Walnych Zebrań Delegatów branżowych władz NSZZ „Solidarność”.

Był patriotą i osobą głęboko wierzącą. Był człowiekiem bardzo uczciwym, odpowiedzialnym, nigdy nie łamał danego słowa. Z natury urodzony sportowiec, w młodości piłkarz.

Uwielbiał pływanie, chodzenie po górach, regularnie grał w tenisa ziemnego, jeździł na rowerze i nartach. Pozostał aktywny aż do ostatnich chwil życia.

Zmarł po długiej i ciężkiej chorobie nowotworowej, z którą borykał się ponad 7 lat, do końca wierząc, że uda mu się ją przezwyciężyć. 30 marca 2009 roku stan jego gwałtownie się pogorszył przez co trafił do szpitala. Jeszcze tego samego dnia przyjął sakrament namaszczenia chorych. Zmarł 1 kwietnia 2009 r. o godzinie 1:50. Został pochowany obok swojej żony na cmentarzu parafialnym przy ul. Smętnej we Wrocławiu, na Biskupinie. Cześć jego pamięci.

Wspomnienie – na podstawie informacji Magdaleny Bujnowskiej-Fedak, Piotra Bujnowskiego oraz Danuty Grabkowskiej.

Ryszard Majewicz

Konferencja odrzańska we Wrocławiu

W dniach 4–5 maja 2009 r. we Wrocławiu odbyła się konferencja „Problemy gospodarczego i turystycznego wykorzystania Odrzańskiej Drogi Wodnej”, połączona z posiedzeniem wyjazdowym Zespołu Parlamentarnego ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej.

Głównym celem konferencji było odbudowanie znaczenia Odry, jako najważniejszej pod względem żeglugowym rzeki Polski oraz międzynarodowego szlaku żeglugowego i turystycznego, m.in. przez stworzenie programu inwestycji, informacji i promocji turystyki wodnej na Odrze i w jej dorzeczu oraz wsparcie dla samorządów regionu Nadodrza w zakresie odbudowy i modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej. Tematyka konferencji obejmowała tak-

że kwestie zabudowy hydrotechnicznej Odry na całej długości, infrastrukturę brzegową i zdolność koryta rzeki do przyjęcia wzmożonego ruchu oraz godzenie interesów gospodarczych z wymogami ochrony środowiska.

Omawiano również problemy dotyczące polityki Państwa w zakresie żeglugi śródlądowej i turystyki. Pilnego rozwiązania wymaga podział kompetencji urzędów państwowych, dotyczący dróg wodnych w Polsce (5 resortów), który stanowi istotną przeszkodę w zakresie budowy i modernizacji dróg wodnych.

Jednym z ważniejszych problemów jest potrzeba opracowania programu poprawy i rewitalizacji śródlądowych dróg wodnych, a na jego podstawie strategii rozwoju i modernizacji śródlądowych dróg wodnych w Polsce. Dla Wrocławia i Dolnego Śląska pilną sprawą jest zmiana statusu Śródmiejskiego Węzła Wodnego we Wrocławiu i wpisanie go do katalogu dróg wodnych śródlądowych, co umożliwi jego pełne wykorzystanie dla szeroko rozumianej turystyki wodnej. Aktywizacja turystycznego wykorzystania szlaku Odry, podobnie jak wymagania stawiane przez żeglugę śródlądową, wymuszać będzie zagospodarowanie jej brzegów, a poprawa warunków nawigacyjnych na Odrze sprzyjać będzie rozwojowi żeglugi i turystyki wodnej.



Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu dr Jan Pyś w trakcie prelekcji

W czasie dwudniowych obrad wygłoszono 9 referatów:

1. „Komponent utrzymania i rozwoju żeglugi w Programie dla Odry – 2006”, Wojewoda Dolnośląski Pełnomocnik Rządu ds. Programu dla Odry – 2006 Rafał Jurkowlaniec.

2. „Koncepcja strategii turystycznego zagospodarowania Odry jako komponentu Programu dla Odry – 2006”, Wiceprezes Stowarzyszenia „Pomost” Sławomir Doburzyński.

3. „Renta położenia nad Odrą w kontekście rozwoju regionalnego Dolnego Śląska”, Prezes Wrocławskiej Agencji Rozwoju Regionalnego prof. Janusz Zaleski.

4. „Uwarunkowania przestrzenne rozwoju transportu i turystyki na Odrzańskiej Drodze Wodnej w ujęciu regionalnym i transgranicznym, z uwzględnieniem idei CETC”, Dyr. Janusz Korzeń i dyr. Maciej Zathej, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu.

5. „Udrażnianie i udostępnianie Wrocławskiego Węzła Wodnego dla turystyki wodnej”, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Stefan Bartosiewicz.

6. „Pływające Dni Odry Wrocław – Szczecin, ewolucja idei Flisu Odrzańskiego na przestrzeni lat”, Wiceprezes Stowarzyszenia na Rzecz Miast i Gmin Nadodrzańskich dr Elżbieta Marszałek.

7. „Zamierzenia Stowarzyszenia „Teraz Odra” dla rewitalizacji żeglugi na Odrze”, Prezes Stowarzyszenia „Teraz Odra”, pan Dariusz Karkos z Odratrans S.A.

8. „Perspektywy rozwoju turystyki wodnej w regionie Nadodrza”, Dyrektor Wydziału Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego Rajmund Papiernik.

9. „Popularyzacja turystyki wodnej i żeglugi śródlądowej na Odrze”, Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu dr Jan Pyś.

W ramach ożywionej dyskusji merytorycznej uczestnicy konferencji zgłosili szereg uwag i propozycji dotyczących zmian oraz nowych rozwiązań legislacyjnych ułatwiających inwestowanie w drogi wodne, transport, turystykę wodną i uprawianie turystyki wodnej. Za najważniejsze uznano następujące propozycje:

1. Konieczność zmian organizacyjnych w Ministerstwie Infrastruktury, Ministerstwie Środowiska i Krajowym Zarządzie Gospodarki Wodnej, w celu rozdzielenia funkcji zarządzania wodami od funkcji utrzymania dróg śródlądowych.



Prezes Stowarzyszenia „Teraz Odra” Dariusz Karkos i p. Iwona Marszał z OdraTrans w trakcie prelekcji

2. Pilna aktualizacja i urealnienie harmonogramu realizacji Programu dla Odry 2006.

3. Opracowanie Strategii dla Żeglugi Śródlądowej, uwzględniającej interesy użytkowników dróg wodnych oraz samorządów lokalnych i wojewódzkich.

4. Kontynuacja dużych inwestycji hydrotechnicznych: zbiornik wodny Racibórz (rozpoczęcie budowy), stopień wodny Malczyce, rewitalizacja Odry swobodnie płynącej.

5. Ratyfikacja przez Polskę Umowy AGN, wpisanie Odry na całej długości do sieci TEN-T, realizacja założeń Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC.

6. Nowelizacja systemu opłat za służowanie (zwolnienie małych jednostek z opłat) i ujednolicenie systemu rejestracji większych jednostek pływających.

7. Wpisanie całego Wrocławskiego Węzła Wodnego do katalogu śródlądowych dróg wodnych, w celu umożliwienia pełnego wykorzystania dla potrzeb gospodarczych i turystycznych.



Prezydium (od lewej): senator Piotr Głowski, Wicemarszałek Województwa Dolnośląskiego Grzegorz Roman, dyrektor Centrum Turystyki Wodnej PTTK Andrzej Tereszkowski

Wnioski te przekazano na ręce Przewodniczącego Parlamentarnego Zespołu ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej senatora Piotra Głowskiego, który na zakończenie obrad podsumował przebieg konferencji.

Obradom Przewodniczył Członek Zarządu Województwa Dolnośląskiego Grzegorz Roman.

W konferencji wzięli udział parlamentarzyści reprezentujący regiony nadodrzańskie: senator Leon Kieres, senator Władysław Sidorowicz, poseł Arkadiusz Litwiński; Wojewoda Dolnośląski Pełnomocnik Rządu ds. Programu dla Odry 2006 Rafał Jurkowlaniec, przedstawiciele zainteresowanych ministerstw, przedstawiciele Urzędów Marszałkowskich woje-

wództw nadodrzańskich, Urzędów Żeglugi Śródlądowej, Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej, armatorzy żeglugi towarowej i pasażerskiej, przedstawiciele środowisk naukowych, organizacje turystyczne i wodniackie oraz inni zainteresowani rozwojem żeglugi i turystyki wodnej na Odrze. (Łącznie ponad 60 osób z różnych regionów Polski.)

Organizatorami konferencji byli: Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Centrum Turystyki Wodnej PTTK oraz Parlamentarny Zespół ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej.

*Leszek Mulka
Centrum Turystyki Wodnej PTTK*

Sprawozdanie z Konferencji „Dziedzictwo postindustrialne i jego kulturotwórcza rola” Warszawa, 04–05 czerwca 2009 r.

W dniach 4 i 5 czerwca 2009 r. w Warszawie odbyła się Konferencja pt „Dziedzictwo postindustrialne i jego kulturotwórcza rola” – projekt pod patronatem Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Organizatorem była Fundacja „Hereditas”, wraz z Polskim Komitetem Międzynarodowej Organizacji TICCIH, FOMT, Polską Izbą Artystów Konserwatorów Dzieł Sztuki i Mazowieckim Centrum Kultury.

Na wstępie Julian Kołodziej podkreślił ochronną rolę dziedzictwa kulturowego, która to jest zadaniem publicznym, które może być finansowane przez środki publiczne. Gwarantuje je też Traktat Unijny jako dokument naj-

wyższej rangi. Fundusze Strukturalne będą wypełniać lukę między tym, co chce inwestor a tym, co należałoby zachować w przekształcanych obiektach.

Magdalena Gorzkowska – Kierownik Muzeum Przyrody i Techniki Ekomuzeum im. Jana Pazdura w Starachowicach prezentowała ideę ekomuzeum w postaci kontynuacji wysiłków prof. Jana Pazdura, dokonania w zachowaniu kompletnego, oryginalnego ciągu technologicznego – jednego takiego w Europie przez nowy zakład. Od 2000 r. Powiat Starachowicki tworzy Muzeum Przyrody i Techniki jego imienia. Przewiduje się na rewitalizację Starachowic docelowo 2 mln euro. Do 2010 r. powstaną trzy muzea w jednym.

Henryk Twardowski z Muzeum Techniki w Warszawie przedstawił wykorzystanie huty w Chlewiskach do celów Muzeum Hutnictwa i Przemysłu Maszynowego. Tu zwożone są urządzenia z zakładów Norblina. Przygotowywane są eksponaty do ekspozycji samochodów osobowych, motocykli, dużych aut, obrabiarek. Najciekawszymi jednak obiektami są winda wodna pracująca w cyklu zamkniętym a także wykorzystanie ciepła spalin do nadmuchu pieca hutniczego. (Im cieplejsze powietrze nadmuchu – tym krótszy czas produkcji stali i wyższa jej jakość.)



Uczestnicy Konferencji w Zakładach Norblina w Warszawie

Wojciech Preidl z Politechniki Śląskiej i Polskiego Komitetu TICCIH przedstawił możliwości wykorzystania obiektów tunelowych do celów turystycznych jako szansy do aktywizacji regionów. Ponieważ to, co najatrakcyjniejsze jest ukryte pod ziemią – bez przekonania i zaangażowania społeczności lokalnych nie ma szans powodzenia. Na szczęście ponieważ właśnie przez to, że tunele są pod ziemią, to wykonanie tras turystycznych nie ma wpływu na środowisko naturalne i wolniej postępuje ich dewastacja zarówno przez naturę i ludzi aniżeli obiektów naziemnych.

Andrzej Wójcik z Instytutu Historii PAN oraz Polskiego Komitetu TICCIH przedstawił jeden z ostatnich, ocalałych na Górnym Śląsku obiektów: Kopalnię ćwiczebną Muzeum Miejskiego „Sztygarka” w Zagłębiu Dąbrowskim. Została zlokalizowana nieopodal szkoły górniczej. Potrzeba jedynie przychylności władz do wybudowania szybu aby móc udostępnić ją zwiedzającym. Ma łączną długość 860 m chodników. Jest bezpieczna, np. pozbawiona zagrożeń gazowych, itp., co jest jej niewątpliwym atutem.

W dyskusji Muzeum Techniki Jasiuk zauważył, że „jesteśmy wszyscy razem nieskuteczni a wola polityczna uzależnia niezależność służb konserwatorskich. Tymczasem przy zniszczeniu zabytku sądy orzekają nikłą szkodliwość społeczną czynu zniszczenia. Organy społeczne powinny wypowiadać się głośno o nieskuteczności prawa.

Stanisław Horoszko przedstawił tramwajową Zajeżdźnię Sztuki w Szczecinie. W 2004 r. wyjechał z zajeżdźni ostatni tramwaj. Muzeum powstaje od 01.01.2006 r. Kanały rewizyjne przykryli szklanymi taflami. Pojazdy są sprawne technicznie, utrzymali tabor, oryginalne ciągi torów i trakcji elektrycznej. Posiadają ok. 750 pojazdów wpisanych do inwentarza. Współpracują w muzeum w Oslo. Otrzymali fundusze z Programu „INTERREG IV A”. Mają ok. 4 tys. zwiedzających tygodniowo. Utrzymanie frekwencji na dużym poziomie gwarantują programy edukacyjne dla szkół. Uczniowie zamiast z podręcznika – uczą się fizyki „na żywo” – w muzeum. Podczas „nocy muzeów” przewinęło się 7 tys. zwiedzających. Tamtej nocy o godz. 1.00 musieli wypraszać ostatnich gości. We wrześniu 2010 r. prelegent zaprosił wszystkich na oficjalne otwarcie i obejrzenie wykonanych wszystkich zaplanowanych prac.

Agnieszka Lorenz-Karczewska z Regionalnego Ośrodka Badań i Dokumentacji Zabytków w Łodzi zaprezentowała łódzkie przykłady wykorzystania dziedzictwa przemysłowego na cele kulturalne, także adaptacje wykonane przez Anitę Luniak i Teresę Mromlińską – arch. związane z FOMT. Wszystkie prace wykonywane w ostatnich latach w Łodzi (ze względu na praktyki zamurowywania zewnętrznych okien w obiekcie modernistycznym czy wymianianiem wszystkich okien na nowe) nazwała „fasadyzmem w stylu łódzkim”.

W dyskusji podano nieznaną dotąd inicjatywę prof. Pazdura. W latach 60. XX w. planował on stworzyć skansen (co najmniej 3 różnej konstrukcji wiatraków), które miały by zboże i w których produkowano by (i podawano) potrawy. Projekt upadł z powodu stanowiska Straży Pożarnej. Przyczyną odmowy była drewniana konstrukcja obiektów oraz brak wyjścia awaryjnego.

Zwrócono uwagę, że w żadnym z obiektów techniki nie ma interakcji między środowiskiem przyrodniczym a procesami tworzenia dzieł techniki. Gleby przecież dokumentują i archiwizują procesy technologiczne. A np. ślimaki kumulują w swoich skorupach związki metali ciężkich – czyli wyługowują glebę z tych związków. Takie i podobne procesy nie są badane.

Dowiedzieliśmy się, jak ważna jest adaptacja pozostałości centrali Zakładów Lniarskich w Żyrardowie. Łubieński (Drucki-Lubecki i inni) zatrudnili Francuza – „Żirarda”, stąd nazwa miasta: Żyrardów.

Przedstawiono dwie skrajności w prowadzeniu polityki konserwatorskiej. Pierwsza, to obiekt czeka na księcia z bajki – i upadek odwołany jest w czasie. Drugi, to obiekt jest niszczone natychmiast aby zwolnić przestrzeń pod nowe obiekty.



Portal wejściowy do domu Wincentego Norblina – wmurowany w jedną ze ścian Fabryki

Barbara Jezierska zauważyła, że w walce ze strażakami trzeba pamiętać o odstępstwach umożliwiających pełną rewitalizację obiektów. Najgorszą rzeczą jest jednak niewiedza i nieświadomość wartości dziedzictwa cywilizacyjnego obiektów.

Waldemar Affelt z Politechniki Gdańskiej i Polskiego Komitetu TICCIH przedstawił 220 slajdów z rewitalizacji pamięci i obiektu Stoczni Gdańskiej – jedyne w Europie kompletnego, portowego i stoczniowego zespołu XX w.

Stażyści w FOMT: Wiliam Metairie, Remi Gonzales i Mathieu Mezoyer z Uniwersytetu Bordeaux I przedstawili: projekt autorski prof. Maryse Lasalle „Paro leć!”, „Bordeaux – dziedzictwo czasu pary i żelaza” na kilku przykładach oraz własną pracę wykonaną w Polsce – animację komputerową windy kotwicznej z „dużego” holownika odrzańskiego „Jarowid”.

Fundację Otwartego Muzeum Techniki w poszukiwaniu aktywnych form ochrony dziedzictwa przemysłowego i technicznego omówił Ryszard Majewicz przedstawiając prezentację multimedialną FOMT.

Artur Zbiegieni z Biura Stołecznego Konserwatora Zabytków zaprezentował adaptacje obiektów poprzemysłowych na przykładach z kraju i zagranicy.

Barbara Jezierska, Małgorzata Chodorowska i Michał Krasucki z Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Warszawie przedstawili problematykę ochrony postindustrialnej w działaniach ich Urzędu. Michał Krasucki zaprezentował katalog warszawskich obiektów poprzemysłowych, ciekawy – bo „internetowy”, tworzony przez wszystkich.

Artur Pietraszewski („ArtNorblin” S.A.) przybliżył program rewitalizacji Zakładu jako przykład tworzenia spójnej przestrzeni miejskiej, szczególnie w kontekście problemu poszerzenia ulicy Prostej.

W części terenowej Konferencji uczestnicy mieli okazję zobaczyć min: Muzeum Gazownictwa, Muzeum Powstania Warszawskiego, przekształcane właśnie z udziałem FOMT zakłady Wincentego Norblina (syna spolszczonego francuza a słynnego malarza). Ostatni wytop z pieca tego zakładu uwieczniono we fragmencie filmu z 1981 r. pt: „Ostatnia zmiana”. Na warszawskiej Pradze: nieczynną Warszawską Wytwórnę Wódek Przedsiębiorstwo Państwowe „Koneser”, teren po rzeźni miejskiej.

*Ryszard Majewicz
Fundacja Otwartego Muzeum Techniki*

Z cyklu: „nowe znaczenia starych słów”

„Muzeum”

Wg „Encyklopedii popularnej PWN – wydanie szóste”: **muzeum**, to instytucja gromadząca eksponaty z różnych dziedzin kultury, sztuki, nauki, techniki w celu przechowania, konserwacji, naukowego opracowania i upowszechnienia. A **muzeologia** - to nauka o problemach muzealnictwa.

Ponieważ ostatnio powstały najnowsze muzea: „Najdłuższej deski”, „Domu wybudowanego do góry nogami” (patrz nr 59–60 Biuletynu), „Prezerwatywy” czy „Hansa Klosa” (TV, 21.01.2009 r. i „Rzeczpospolita” 27.02.2009 r.) – słowo muzeum nabiera nowych znaczeń.

Dzięki temu muzea teraz będą służyć także gromadzeniu, przechowywaniu, konserwacji, naukowemu opracowaniu i upowszechnianiu prezerwatyw, najdłuższych desek i domów wybudowanych do góry nogami. A także fikcyjnych postaci nieprawdopodobnych aby kiedykolwiek wystąpiły w historii czy w realiach politycznych przynajmniej tej części Europy. A muzeologii przybędzie nowy dział zajmujący się problemami najnowszego muzealnictwa tych przedmiotów czy fikcyjnych postaci.

Kapitan “Nemo”

Korespondencje prosimy kierować na adres:

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