

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 94

Rok IX

Czerwiec 2011 r.

VIII Międzynarodowy Warsztat Archeologii Przemysłowej Dzierżoniów–Świdnica, 19–21 maj 2011

Po raz kolejny spotkaliśmy się w parowozowniach Dzierżoniowa, czołowej z 1858 i wachlarzowej z 1900 roku, przysposobianych do roli centrum logistycznego, i edukacyjnego przestrzennego, Sowiogórskiego Muzeum Techniki FOMT.

Ze strony władz miasta towarzyszyła nam Marzenna Lasota - *Darowska* – kierownik Wydziału Infrastruktury Społecznej Urzędu Miasta Dzierżoniów, która też VIII MWAP otworzyła.

O pożytkach ochrony dziedzictwa technicznego mówił z kolei Józef Gruszka, prezes Funduszu Regionu Wałbrzyskiego i przewodniczący Rady Sowiogórskiego Muzeum Techniki, podobnie jej wiceprzewodniczący Józef Kostka, na co dzień kierujący pracą Świdnickiej Rady Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT.

W wyjątkowej scenerii parowozowni wachlarzowej prof. Stanisław Januszewski zainaugurował sesję pierwszą, przybliżającą problematykę właściwą historii techniki. Wystąpieniom autorów referatów przysłuchiwali się uczniowie bielawskiego Zespołu Szkół, a również grupa studentów Politechniki Wrocławskiej, słuchaczy wykładów z historii techniki i archeologii przemysłowej przez prof. Stanisława Januszewskiego od lat prowadzonych w scenerii zabytkowego holownika parowego „Nadbor” i dźwigu pływającego



Józef Gruszka-przew. Rady SMT



Otwarcie MWAP

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



Beata Najder i Jaklina Kulig z Polit.Krakowskiej
w świdnickim Domu Technika



dr inż. Wojciech Preidl o stalowych
obudowach górniczych

„Wróblin”. Te zabytkowe statki zostały odbudowane siłami studentów, dla których warsztatem pracy pozostają również budowle dzierzoniowskich parowozowni i gromadzone tam zabytkowe maszyny i urządzenia.

Merytoryczny program tegorocznych Warsztatów Archeologii Przemysłowej rozpoczął dr inż. Waław HEPNER z Politechniki Opolskiej, zainteresowanie historią motoryzacji łączący z pasją kolekcjonerską, której przedmiotem zabytkowe samochody osobowe. Tym razem prezentował swój zbiór gaźników samochodowych, interesujący o tyle, że można poprzez tę, całkiem nie małą i jakże przemyślaną kolekcję, znakomicie wejrzeć w proces rozwoju i przemiany gaźnika samochodowego.

Prof. Thierry Bombardier z Uniwersytetu Bordeaux I, a współpracujemy z tą uczelnią od lat czterech, corocznie przyjmując na trzymiesięczne staże zawodowe trzech jej studentów, zaprezentował własne prace badawcze koncentrujące się wokół problematyki silnika parowego, samochodowego. Na Uniwersytecie Bordeaux I to element

programu szerszego, zmierzającego ku energetycznemu wykorzystaniu pary na różnych polach, podnoszącego też, że epoka pary nie przeminęła, chociaż w XX stuleciu zderzyła się z konkurencją ropy naftowej. Dzisiaj renesansowi studiów na jej polu sprzyja zainteresowanie ochroną środowiska i czerpaniem z innych paliw aniżeli tradycyjny węgiel kamienny czy ropa naftowa. W programy badawcze szeroko zaangażowani są studenci francuskich uczelni technicznych, a prowadzone są one w szerokich aspektach sięgających ku historii techniki, struktury systemów technicznych, społecznych i gospodarczych aspektów rozwoju nauki i techniki. Prof. Bombardier przybliżył nam dzieje techniki parowej i jej przyszłość, metodologię swoich prac, z udziałem studentów prowadzonych, w aspektach funkcjonalnych, strukturalnych i historycznych zarazem.

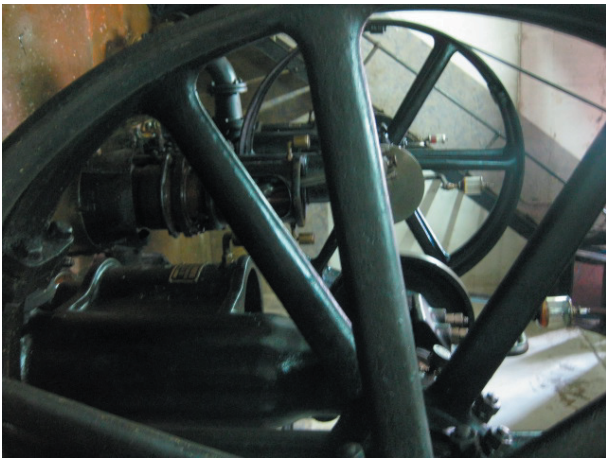
Mgr inż. Piotr Pluskowski, również kolekcjoner zabytkowych pojazdów, organizator rajdów samochodowych, a zarazem, podobnie jak dr inż. Waław HEPNER słuchacz Studiów Podyplomowych Archeologii Przemysłowej, na Politechnice



Maciej Wąs z Uniwersytetu Europejskiego Viadrina



Odwiedzamy podziemny kompleks militarny Osówka



Pompy Weisse Monski w Stacji Pomp bielawskiego
Bielawu - 1909

Wrocławskiej prowadzonych pod kierunkiem prof. Stanisława Januszewskiego przybliżył nam historię komunikacji tramwajowej Cieszyna lat 1911-1921, czerpiąc przy tym z materialnych dokumentów, w architekturze miasta, tramwajowej zajezdni i w reliktach związanych z trakcją tramwajową kryjących informację, przydatną historykowi techniki i stanowiącą zarazem element dziedzictwa kultury technicznej Cieszyna.

Prof. Stanisław Januszewski opowiedział z kolei o dziejach francuskiego Kanału Południowego (Canal du Midi), zwanego często kanałem dwu mórz. Przez żeglowną Garonnę łączy Ocean Atlantycki z morzem Śródziemnym. To dzieło XVII-wiecznej inżynierii, związane z imieniem Paula Riqueta, stanowiło udaną syntezę osiągnięć budownictwa wodnego ówczesnego świata – Italii, Holandii, Francji, na wiele lat wykształciło modelowe rozwiązania budowli wodnych – jazów, śluz, mostów kanałowych, upustów wód kanałowych, budownictwa portowego, budowli zasilających kanał w wodę etc. Z tych doświadczeń czerpali również budowniczowie



Prof.Thierry Bombardier z Uniwersytetu Bordeaux 1
- o czerpaniu z pary



dr Zbigniew Michalczyk o ikonografii
kopalni soli w Wieliczce

Kanału Augustowskiego. Swoje wystąpienie bogato ilustrował sztandarowymi budowlami tego Kanału, a przeszedł jego szlakiem od Tuluzy do Montpellier i Sète. To też po raz kolejny zbliżyło nas ku wiodącej problematyce warsztatów – ku archeologii przemysłowej.

Dzięki uprzejmości Burmistrza Bielawy Ryszarda Dźwiniela uczestnicy Warsztatów zyskali wyjątkową okazję odwiedzenia Centralnej Stacji Pomp upadłego „Bielaw-u”, przy ul. Ostatniej w Bielawie. To wyjątkowe, powiedzmy że również w skali Europy, dzieło, pochodzące z 1909 r., do dzisiaj utrzymało oryginalne i unikatowe już wyposażenie techniczne, dwie pompy tłokowe syst. Weisse-Monski zainstalowane tutaj w roku 1909 i wciąż sprawne. To muzeum techniki utrzymane in situ i in modu, frapujące o tyle, że wciąż może pełnić swą tradycyjną rolę, podawać wodę, tym razem już nie technologiczną do przędzalni bawełny, lecz pitną mieszkańcom Bielawy.

Z przepompowni wody przenieśliśmy się na d. folwark zakładów włókienniczych, ostatnio znanych pod firmą Bielbaw, których budowę w roku 1805 zainaugurował Christian Gottlob Dierig, jeden z kapitanów XIX-wiecznej industrializacji regionu. Tutaj, w dawnych zabudowaniach gospodarczych folwarku Jacek Miszczuk pomieścił swą wyjątkową kolekcję samochodów osobowych, w spichlerzu zaś studenci Politechniki Wrocławskiej urządzili ekspozycję maszyn, narzędzi rolniczych i sprzętu gospodarstwa domowego, czerpiąc przy tym ze wsparcia Marka Powierzy, właściciela tegoż folwarku, który chętnie kolekcje na folwarku chronione udostępnia i objaśnia, co też miało miejsce i w trakcie naszej tutaj wizyty.

Będąc w Bielawie trudno nie spojrzeć na pyszną architekturę zakładów włókienniczych, rezydencji fabrykanckich, także tej związanej z Dębowym Hotelem, niegdyś letniej rezydencji Dierigów. Tutaj też, w urzekającej scenerii parku

i XIX-wiecznej architektury rezydencjonalnej zakończyliśmy dzień pierwszy Warsztatów, posiłkiem w restauracji.

Następnego dnia przenieśliśmy się do Świdnicy. Tutaj uwagę koncentrowaliśmy na problemach ochrony dziedzictwa przemysłowego i technicznego, i jego interpretacji, właściwej archeologii przemysłowej. Tradycyjnie, obrady prowadziliśmy w Domu Technika, czerpiąc ze wsparcia świdnickiej Rady SNT NOT. Również tutaj Warsztaty spotkały się z zainteresowaniem miejscowych szkół. Salę wypełniła młodzież Zespołu Szkół Mechanicznych, Zespołu Szkół Budowlano-Elektrycznych, 6 i 8 Gimnazjum, a także – podobnie jak dnia poprzedniego - grupa studentów Politechniki Wrocławskiej.

Wioletta Joanna Wrona, kustosz Sowiogórskiego Muzeum Techniki FOMT zaprosiła nas na obszary postindustrialne Górnego Śląska, znaczone niegdyś aktywnością górniczą i przybliżyła problematykę ich rewaloryzacji, przywołując przy tym przykład dawnej KWK Rozbark.

Dr Zbigniew Michalczyk z Instytutu Sztuki PAN udanie zaprezentował ikonografię żup krakowskich XVII-XIX stulecia, przypominając przy tym, że tematykę związaną z kopalnią soli w Wieliczce podejmowali w XIX w. m.in. tak znani artyści jak J. Matejko, A. Gryglewski, T. Axentowicz, P. Stachewicz, W. Tetmajer, J. Bukowski.

Tomasz Pierńkowski z Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego zaprosił nas z kolei do belgijskich muzeów komunikacji miejskiej, przybliżając tym i dzieje komunikacji miejskiej tego kraju i stosowany tam na przestrzeni XIX/XX stulecia tabor tramwajowy, trolejbusowy, autobusowy.

Studentki Wydziału Architektury Politechniki Krakowskiej Beata Najder i Jaklina Kulig w interesujący sposób zaprezentowały swą propozycję udostępnienia dla ruchu turystycznego relikwów dwu punktów oporu twierdzy Przemyśl, „wzg. 404” i PO „Wald”. Ta problematyka właściwa jest pracom podejmowanym w ramach Studenckiego Koła Naukowego „Architectura Militaris” prowadzonego przez dr inż. arch. Krzysztofa Wielgusa. Owocuje również pracami dyplomowymi sięgającymi problematyki rewaloryzacji obszarów postindustrialnych, jak ta przedstawiona nam przez mgr inż. arch. Karolinę Latusek, która za przedmiot swych studiów obrała problematykę przekształcenia tzw. „zwałki Machowskiej”, powstałej w toku eksploatacji tarnobrzesckiej kopalni siarki Machów na cele turystyki kulturowej.

Problematykę archeologii górniczej rozwijał również dr inż. Wojciech Preidl z Politechniki Śląskiej, przybliżając nam rozwój historyczny stalowych obudów górniczych, wskazując zarazem na wartości informacyjne jakie stare obudowy z

sobą niosą i ich walory kulturowe, poznawcze, edukacyjne. Podkreślił przy tym potrzebę ochrony prawnej wybranych typów obudów chodnikowych, które winny znaleźć także należne im miejsce w muzeach górnictwa.

Maciej Wąs, student Europejskiego Uniwersytetu Viadrina we Frankfurcie n/Odrą podjął problematykę ceny postępu, przywołując przykład wielkich inwestycji podejmowanych w latach 30. XX w. w Rosji radzieckiej, pomiędzy Moskwą a Wołgą. Z jednej strony generowały rozwój gospodarczy, z drugiej jednak ich ceną był bezmiar nieszczęść i zbrodni, także zniszczeń tradycyjnej substancji kulturowej narodu rosyjskiego. W tym kontekście Maciej Wąs przywołał problemy związane z historią i pamięcią narodu rosyjskiego i postrzeganiem ery stalinowskiej przez współczesnych, jej ocen, wcale niełatwych i nie zawsze jednoznacznych.

Mgr Ewa Grzegorzak - Łoposzko przypomniała dzieje produkcji cynku na Górnym Śląsku i wprowadziła nas do wyjątkowego dzieła kultury technicznej, jakim pozostaje m.in. walcownia Huty Metali Nieżelaznych „Szopienice”, objęta ochroną prawną i w majestacie prawa III RP niszczone, wraz z wyjątkowym zespołem silników parowych, napędzających niegdyś urządzenia walcowni i dmuchawy pieców muflowych. A mogłoby być przecież inaczej. Huta cynku w Szopienicach mogłaby przybliżać współczesnym istotne walory dziedzictwa cywilizacyjnego, stanowiąc zarazem oparcie programów turystyki industrialnej. Nie ulega wątpliwości, że włączenie substancji zabytkowej huty w nurt współczesnego życia mogłoby kreować na obszarze postindustrialnym nowe wartości. Mogłoby to też sprzyjać aktywnej promocji miasta Katowice.

Sesje Warsztatu nie wyczerpały problematyki. Zaprezentowano na nich, co zrozumiałe, jedynie garść wybranych referatów. Te oraz inne pomieszczono w cyklicznym, towarzyszącym Warsztatom od 2004 r. wydawnictwie „Technika w dziejach cywilizacji. Z myślą o przyszłości”, którego kolejny siódmy tom, przygotowany pod redakcją prof. Stanisława Januszewskiego, przekazano uczestnikom Warsztatów. Pomieszczono w nim również artykuły m.in. studentów Politechniki Wrocławskiej działających w Międzywydziałowym Studenckim Kole Naukowym „Ochrony zabytków techniki HP Nadbor” prowadzonym przez prof. S. Januszewskiego, autorstwa Grzegorza Strzałkowskiego (XIX-wieczne patenty mostów wiszących w USA), Piotra Beslera (powstanie i rozwój silnika ośmiocyndrowego z cylindrami w układzie V), Pawła Czarnika-Matuszewicza (sposoby amortyzacji tylnego koła w rowerze na przykładzie wybranych patentów USA), Tomasza

Łęckiego (rozwiązania technologiczne w kontrolerach gier), Aleksandry Zajko (prefabrykowane konstrukcje sferyczne). Znalazły się tutaj również prace studentów działających w kołach naukowych Uniwersytetu Zielonogórskiego (Ilona Pisera – patenty na zmarznięte dłonie) i Politechniki Krakowskiej (Anna Laskoś – Kolej Bystrzycka jako produkt turystyczny Europy, Olena Zapolska – fortyfikacje wschodnich granic Austro-Węgier, Anna Janisz – twierdza Kraków, Katarzyna Elwat – rewaloryzacja krajobrazu warownego d. twierdzy Kraków, Agata Gajdek – grupa Siedliska twierdzy Przemyśl).

Pomieszczono tu również prace dr inż. Sławomira Łotysza z Uniwersytetu Zielonogórskiego (wynalazcy kontra zima), mgr inż. Mariusza Hermansdorfera z FOMT (elektrownia wodna Marszowice), dr Michała Pszczółkowskiego z Uniwersytetu Zielonogórskiego (o projekcie adaptacji do nowych zadań d. fabryki nitrogliceryny w Bydgoszczy), dr hab. inż. arch. Daniela Załuskiego z Politechniki Gdańskiej (o przebudowie zabytkowych dworców kolejowych w Europie w świetle współczesnych standardów transportowych), mgr Anny Moniki Toledo z FOMT i prof. S. Januszewskiego (pierwsza przedstawiła patent wynalazcy Isaaca Shone na system hydro-pneumatycznej kanalizacji miejskiej i jego brytyjskie zastosowania, m.in. w pałacu Westminster, w którym funkcjonuje do dzisiaj, drugi zaprezentował stację ejektorową syst. Shone, od pocz. XX w. po lata 80. XX w. funkcjonującą w Olsztynie, a w Europie kontynentalnej tylko w tym mieście, obok Berlina i rumuńskiego Aradu, system Shone znalazł zastosowanie), mgr inż. arch. Wojciecha Rymszy-Mazura z Politechniki Krakowskiej (grupa forteczna Peneda austro-węgierskiej twierdzy Pola) oraz dr inż. arch. Krzysztofa Wielgusa i dr inż. arch. Jadwigi Środulskiej – Wielgus (wzmacniakownia w Świdnicy, rozpoznanie, konkurs architektoniczny i co dalej?).

Podobnie jak dnia pierwszego, po zakończeniu sesji uczestników Warsztatów zaproszono do udziału w laboratorium obszaru cywilizacyjnego. W Świdnicy jego przedmiotem była konstrukcja i technologia wykonania XVII-wiecznego Kościoła Pokoju, dzieła wpisanego na listę dziedzictwa światowego UNESCO. Później w rynku prof. Stanisław Januszewski przybliżył dzieło Marii Kunitz, astronoma, która obok Johanna Keplera znacząco przyczyniła się do recepcji dzieła Kopernika i akceptacji nowego paradygmatu – teorii heliocentrycznej.

Trzeciego, ostatniego dnia Warsztatów, uczestnicy udali się do podziemnego kompleksu militar-

neg „Osówka”, budowanego w latach 1943-1944 w Górach Sowich pod kryptonimem „Riese” (Olbrzym). Odbyli również spacer szlakiem budowli wzniesionych na powierzchni ziemi, odkrywając relikty systemów transportowych materiałów budowlanych, szybu wentylacyjnego, tzw. „kasyna”, baraków poobozowych, zapoznając się z technikami wykonywania podziemnych hal produkcyjnych i organizacją placu budowy. Zanim na wędrowkę tę wyruszą, w parowozowni dzierzoniowskiej wtoczono do hali wachlarza lokomotywę spalinową Ls40, którą kilka dni wcześniej Fundacja Otwartego Muzeum Techniki pozyskała do kolekcji Sowiogórskiego Muzeum Techniki z Huty Szkła Wymiarki SA. W dziele sprowadzenia lokomotywy do Dzierżoniowa Fundację wsparł Fundusz Regionu Wałbrzyskiego, oddział wałbrzyski SIMP, świdnicka Rada SNT NOT, wrocławska firma „Mosty” prowadzona przez prof. Politechniki Wrocławskiej Jana Biliszczuka, wrocławska firma Eco-Polcon. Pod dachem lokomotywa poddana zostanie pracom konserwatorskim (zabezpieczenie antykorozyjne i nowe powłoki malarskie), wymieniony zostanie uszkodzony rozrusznik, zainstalowane nowe akumulatory i silnik zapali. Wtoczenie 16-tonowej lokomotywy do wachlarza starej parowozowni nie było zadaniem łatwym, zważywszy, że lokomotywa nie była użytkowana od lat 10-ciu i koła obracały się początkowo z trudem i oporami, a jakby tego było mało to krótkie torowisko od wciągarki bramowej do obrotnicy prowadzone jest pod „górkę”.

W następnych dniach (25-27 maj) w Sowiogórskim Muzeum Techniki prowadziliśmy, integralnie z Warsztatem Archeologii Przemysłowej związany, blok imprez i lekcji muzealnych pod hasłem „Smak historii” adresowany do młodzieży szkół podstawowych, gimnazjalnych i średnich, a przyświeca nam tutaj misja popularyzowania idei ochrony dziedzictwa kultury technicznej regionu i promocji zabytków przemysłu/techniki. Młodzież ta nieść będzie bowiem dalej zadanie ochrony i włączania w nurt współczesnego życia i kultury zabytków, znaczących dla kształtu naszej cywilizacji.

Ponownie spotkamy się za rok. Już dzisiaj zapraszamy zainteresowanych do zgłaszania udziału w IX Międzynarodowym Warsztacie Archeologii Przemysłowej 2012 (nadbtor@pwr.wroc.pl).

Stanisław Januszewski

Nowy nabytek

13 maja, w piątek wybraliśmy się do Huty Szkła Wymiarki SA. Jej zarząd obdarował Fundację sprawną lokomotywą Ls40. Tak zyskaliśmy drugi egzemplarz lokomotywy tego typu, a pierwszy również eksponowany jest w ruchu, po odbudowie przeprowadzonej przez studentów Politechniki Wrocławskiej, słuchaczy wykładów prowadzonych na HP Nadbor.

Lokomotywie z Wvmiarek niewiele brakuje



by wprowadzić ją na porzucone szlaki kolejowe. Wystarczy wymienić lub naprawić spalony rozrusznik, wyposażyć pojazd w akumulatory, zatankować paliwo i ... jazda.

To nowy front pracy dla studentów. W sprzyjającym momencie lokomotywe umyjemy, oczyścimy, tu i tam posmarujemy, a następnie też na nowo pomalujemy.

Jeśli znalazła się w Sowiogórskim Muzeum techniki to zawdzięcza to również sponsorom, którzy nie zawiedli, gdy stanęliśmy przed po-



trzebą transportu i widmem faktur ze strony firmy Roberta Zimnego z Wałbrzycha, firmy Macieja Miazgi z Dzierżoniowa, która służyła nam 60-tonowym dźwigiem, innego zaś dźwigu 28-tonowego użyczyła nam firma „Zwyż-dźwig” Stanisława Wosia z Żagania. Koszty transportu solidarnie pokryły wspierające nas wrocławskie firmy „Eco-Polcon” i „Mosty” – ta ostatnia prowadzona m.in. przez znanego konstruktora mostów prof. Jana Biliszczuk, wałbrzyski Oddział Stowarzyszenia Inżynierów i Mechaników Polskich, Świdnicka Rada SNT NOT, Fundusz Regionu Wałbrzyskiego.

Stanisław Januszewski

BRACTWO MOKREGO POKŁADU – spotkanie majowe

W dniu 12 maja br. było słonecznie i burzowo. WRÓBLIN pękał w szwach, było nas 29 osób. To wielu jak na pomieszczenie o pow.ok.20 m².

Tym razem także pokład był miejscem rozmów, dyskusji, miejscem na papieroska.

Z Opola przyjechała Urszula Kosicka, zawsze z jakąś pamiątką po mężu Marianie. W ten sposób wydawnictwo "40-lecie Szkoły 1947-

1987 III Zjazd Absolwentów" pozostało już w archiwum Bractwa i FOMT.

Na apel odnośnie druku Prosto z Pokładu odpowiedział skutecznie nasz brat Adam Bartold, szef klubu OLWIZ, zadeklarował pomoc, którą przedstawi na czerwcowym spotkaniu Bractwa. Liczymy, że P z P będzie się ukazywało conajmniej jeden raz na dwa miesiące. Dzięki bracie Adamie.

Władek Chaszczowski wspominał Komandora Mieczysława Wróblewskiego, którego rocznicę śmierci obchodzić będziemy w czerwcu br. Naszego Komandora na łamach P z P wspominać będzie Władek, najbliższy współpracownik w Zjednoczeniu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

Spotkanie uatrakcyjnił niezawodny Janusz Fąfara wyświetlając interesujący film o żegludze z okresu pary. Wielu z nas doskonale pamięta te czasy z pracy na statkach parowych i barkach bez własnego napędu, pamiętamy zmierzch tej ery i wprowadzanie nowych technologii w transporcie rzeczonym.

Stało się sentymentalnie i nostalgicznie. Niestety, to se ne vrati!



Gościliśmy naszych braci Kazia Zimińskiego, Darka Gurdaka, Marka Orłowskiego oraz Dmitrja Mitjurina z Sankt Petersburga, dziennikarza Gazinfo, organu Gazpromu. Przyjęło się, że zmotoryzowani uczestnicy naszych spotkań proponują wykorzystywanie swoich aut w powrocie ze spotkań.

Ten miły gest stał się już tradycją i niech tak pozostanie ku zadowoleniu licznej rzeszy naszych Sióstr i Braci.

Tym razem mniej tekstu; niechaj więc załączone zdjęcia ilustrują ducha i temperaturę spotkania.

W czerwcu spotykamy się na WRÓBLINIE w dniu 2.06. o zwykłej porze. Jak zwykle oczekujemy zainteresowanych singli lub z osobami towarzyszącymi.

Na ostatnim spotkaniu Zygmuntowi Szewczykowi, naszemu bratu i jednocześnie fotoreporterowi towarzyszyła Małżonka, podobnie Janina Jackowi Sługockiemu – dobry przykład do naśladownictwa – serdecznie zapraszamy.

A więc, do zobaczenia na WRÓBLINIE!

*Zbyszek Priebe
Bractwo Mokrego Pokładu*

foto – Zyga Szewczyk

Z wdzięcznością za przyjaźń...

„Odszedł do cichej krainy, do ciszy wśród niebieskich fal, odpocząć po pracowitym życiu, zostawił smutek i żal”.

Na Tumskiej Górze, u której stóp płynie rzeka Wisła, często siadam w zacisznym miejscu wśród wiekowych kasztanów, wpatrując się w dół, na rzekę w której jak w lustrze odbija mi się obraz całego mojego zawodowego życia, które związane jest od dzieciństwa z moją wierną rzeką Wisłą.

Wśród wiślanych marynarzy, a znałem ich wielu, przed 50 latu poznałem człowieka, który całe swoje dorosłe i zawodowe życie poświęcił żegludze śródlądowej, szczególnie Wiśle. Jego fascynacja naszą nie ujarzmioną rzeką, która była i jest jak mawiał św. pamięci Pan Adam Reszka „kondensatem wielowiekowej historii Polski” w której po jego długim życiu teraz mogę wspominać jego w niej wprost charyzmatyczny udział. Po jego odejściu na nieznanym nam drugi brzeg rzeki, wciąż wracam pamięcią do wiersza poety:

„Rzeko polska, rzeko rodzinna, rzeko mojego życia, Dokąd płyniemy? Jeśli u Twoich ujść jest moja radość ostatnia...”

Może jedno zdanie, od siebie, że Bractwo i Fundacja z żalem i smutkiem żegnają Wielkiego Marynarza i Wodniaka.

*Pozdrowienia
Zbyszek Priebe*

....Rzeka Życia

Zapalając dziś znicz
Pamiętajmy o Tych,
Którzy Rzekę Życia
Już przepłynęli...

Ten znicz płonący
Niczym boja świetlna
Wyznaczy im szlak żeglowny
Do Elisium -
Bezpiecznego portu
Szczęśliwej wieczności.

Mijam właśnie 80. kilometr
Mojej Rzeki Życia.
Rzeki, którą płynę bez locji,
Nie widząc bliskiego już
Kilometra jej ujścia
Do Morza Wieczności.
Morza, kryjącego się
gdzieś za mgłą, na które
Wkrótce wejdę nieświadomie.
Kiedy na nie wpłynę?
Nie wiem!

Jeśli to się już stanie
Spodziewam się, że wtedy
Ktoś zapali mi znicz,
Który niczym boja świetlna,
Doprowadzi mnie bezpiecznie
Do Morza Wieczności.
Morza, kryjącego się
gdzieś za mgłą, na które
Wkrótce wejdę nieświadomie.
Kiedy na nie wpłynę?
Nie wiem!

Jeśli to się już stanie
Spodziewam się, że wtedy
Ktoś zapali mi znicz,
Który niczym boja świetlna,
Doprowadzi mnie bezpiecznie
Do Portu Przeznaczenia.

*Adam Reszka
Warszawa, 1 listopada 2009 r.*

Piknik na szynach w Otyniu

18 maja Starostwo Nowosolskie zaprosiło Fundację do udziału w drugiej już zabawie na przejętej przez Powiat Nowosolski od PKP, porzuconej przed laty, linii kolejowej Nowa Sól–Wolsztyn. Prowadzi przez najdłuższy most kolejowy na Odrze (ponad 600 m). Tu i ówdzie brak niewielkich odcinków torowiska. Wierzcie – nie zdemontowali go tzw. „złomiarze”.

Impreza adresowana była do uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych. Przyciągnęła uwagę i nauczycieli i uczniów, których przybyło niemal 100. Na opuszczonej stacji kolejowej w

Otyniu przez pół dnia trwała pyszna zabawa z udziałem przybyłej z Wolsztyna drezyny „moja-twoja” i naszej, wykonanej przez studentów „rowero-drezyny”, którą pod czujnym okiem Wojtka Śledzińskiego udostępnialiśmy uczniom, namawiając ich by wkraczali na porzucone linie kolejowe, które jeśli nie mogą już służyć ich administratorowi czy zarządcy, znakomicie sprzyjać mogą turystyce industrialnej, poznawaniu „małych ojczyzn”, aktywizacji gmin. Czas najwyższy, by – jak to Mickiewicz uczył – zajazdem zajęły pozbawione gospodarskiego oka linie kolejowe.

Stanisław Januszewski



Militarni Wrocław" o swojej kolekcji

Pojazdy wojskowe, mundury, oprzyrządowanie, stare książki traktujące o wojskowości, repliki, deka broni, odznaki, pocztówki, czy też stare zdjęcia z uroczystości wojskowych, poligonów, to eksponaty z naszych zbiorów.

Zajmujemy się zbieraniem wszystkiego lub prawie wszystkiego co związane jest z historią wojskowości, a szczególnie historią powojenną Wojska Polskiego. Między innymi staramy się ocalić od zapomnienia stare pojazdy, które bez naszej interwencji znalazłyby się na złomowisku, bo jeszcze są za młode na muzeum, a już za stare na eksploatację.

W naszych domowych garażach podlegają renowacji, remontom i przeżywają swoją drugą młodość na różnego rodzaju zlotach, pokazach czy rekonstrukcjach historycznych. Właściciele z dumą pokazują swoją pracę, a niejeden odwiedzający z łezką w oku wspomina czasy młodości, służby w wojsku, czy czas spędzony w pracy, gdy Gazem

czy Uazem przemierzał polskie drogi, bo jako auto niezniszczalne wszędzie mogło dotrzeć.

Dzięki naszym działaniom chcemy także umożliwić dzieciom, młodzieży kontakt z „żywą” historią, dlatego też wystawiając dany pojazd ubieramy się w mundur stosowny do samochodu, oprzyrządowanie i odpowiadamy na tysiące pytań ciekawych wszystkiego dzieci.

Naszą kolekcję można oglądać w wirtualnym muzeum na www.militarniwroclaw.pl Staramy się, aby każdy mógł tu znaleźć coś interesującego - opisy i fotki sprzętu, umundurowania, wyposażenia i broni. Na bieżąco dodajemy opisy kolejnych eksponatów.

Serdecznie zapraszamy do odwiedzenia naszego wirtualnego muzeum, a dzisiaj przedstawiamy Państwu jeden z naszych eksponatów GAZ 69AM.

Agnieszka Król

Gaz 69

Lata 30. XX wieku to moment, w którym w większości państw europejskich trwają intensywne prace nad konstrukcjami i modyfikacją lekkich pojazdów terenowych. Doświadczenia wojny ZSSR z Finlandią pokazały, że zarówno stosowana przez Armię Czerwoną taktyka jak i sprzęt są mocno przestarzałe. Wskazały one również na konieczność wprowadzenia samochodów z napędem na cztery koła, zdolnych do poruszania się w terenie. Pierwsze tego typu pojazdy produkowane seryjnie to GAZ 64 i jego następca GAZ 67, produkowany jako GAZ 67B do 1953 roku. Jednakże już w drugiej połowie lat 40. rozpoczęto prace nad nowszą konstrukcją. W ich wyniku powstał GAZ 69. Ten popularny sowiecki samochód terenowy produkowano początkowo, w latach 1952-1955 w zakładach GAZ w Gorkim, a potem do 1972 roku w zakładach UAZ w Uljanowsku (jako UAZ69).

Poza ZSSR Gazika produkowano na licencji w Chinach i Korei Północnej. Po wykupieniu częściowej licencji uruchomiono produkcję w Rumunii, początkowo jako ARO-Muscel M59 potem M461. Jednak rumuńska wersja GAZa tylko z pozoru jest identyczna z jej pierwowzorem. Różni się nawet wymiarami karoserii, nie mówiąc istotnych zmianach w konstrukcji i innej jednostce napędowej. W ZSSR wyprodukowano łącznie ponad 630 000 egzemplarzy GAZa (UAZa)-69. W Rumunii powstało ponad 80 000 tamtejszej odmiany GAZa.

Pojazd w różnych wersjach był wykorzystywany praktycznie przez armie wszystkich państw socjalistycznych. Podstawowe wersje samochodu to ośmioosobowy GAZ 69 M i czteroosobowa wersja sztabowa GAZ 69 AM, czasami określana odpowiednio GAZ 69 i GAZ 69A. Podzespoły tego samochodu wykorzystano także przy konstrukcji amfibii GAZ 46 (MAW 46).

GAZ 69 AM jako pojazd sztabowy służył głównie do przewozu osób. Przystosowany był także do ciągnięcia lekkich dział, moździerzy, czy karabinów wielkokalibrowych oraz przyczep. Poza wojskiem Gazik wykorzystywany był przez Milicje i Policje „demoludów”. Samochód szeroko wykorzystywano także w świecie „cywilnym”.

Samochód do dzisiaj można spotkać najczęściej na drogach Ukrainy i Rosji. GAZ 69 AM ze względu na stosunkowo niewielką produkcję stanowi obecnie rarytas kolekcjonerski. Wiele z Gazików przerobiono na typowe pojazdy off-roadowe. Straciły one w ten sposób charakterystyczny wygląd. Czasami po Gaziku pozostała tylko rama i przednia część karoserii.

Na forach można spotkać różne opinie o tym samochodzie. Ale jedno mogę powiedzieć ten samochód mimo wielu niewygód da się lubić. Ma charakterystyczny i niepowtarzalny wśród wojskowych samochodów terenowych „szpiczasty dziób”. Początkowe modele miały na masce



wytłoczony napis GAZ (dzisiaj to prawdziwy rarytas). Późniejsze już UAZ. W terenie podobnie jak GAZ 69M daje sobie doskonale radę (oczywiście przy wykorzystaniu reduktora i wyposażony w opony terenowe tzw. „kostkę” 6.50x16 – bieżnik typ T11). W odróżnieniu od GAZa 69M ma czworo drzwi. Wszystkie niezbyt komfortowe, wąskie (jak kierowcy w 69M). Z przodu fotele, z tyłu wygodna kanapa. Za nią półka. Pod kanapą znajduje się zbiornik paliwa (60 l). W części tylnej pod półką bagażnik, w którym przechowywane jest koło zapasowe. Samochód ma nadwozie odkryte z rozpinanym na stelażu brezentowym dachem. W przeciwieństwie do 69M stelaż wraz z plandeką można składać. Całość składa się do tyłu, gdzie po złożeniu zajmuje trochę miejsca na półce nad bagażnikiem. Część plandeki (okrywająca półkę i częściowo tylną kanapę) była na stałe zamontowana do nadwozia.

Nadstawki drzwi mają niewielkie okna. Standardowo w tylnej części plandeki znajduje się niewielka szyba oprawiona w ramkę. Przednia szyba może być kładziona na maskę. Jest także uchylna. Można ten fakt wykorzystywać jako klimatyzacja w okresie letnim. Zimą nieźle spisuje się ogrzewanie i przy w miarę szczelnej plandece wraz z nadstawkami można spokojnie jeździć nie marznąc nawet przy dosyć niskich temperaturach. Oświetlenie przednie – dwa reflektory i dwie lampy (kierunkowskaz i postojowe; tzw. „jajeczka”) oraz szperacz. Czasami stosowano dodatkowy szperacz montowany do ramy przedniego okna. Niektóre wersje wyposażone są w tzw. notki montowane na przednim lewym błotniku. Z tyłu dwie lampy.

W Polsce przednie „jajeczka” i tylne lampy często zamieniano w WZMotach na lampy z charakterystycznymi plastikowymi kloszami (tzw. szklanki).



W trakcie takich remontów przeprowadzanych w wojskowych zakładach oryginalny silnik często wymieniano na silnik produkcji polskiej o mniejszej pojemności i mniejszej mocy (S21 wykorzystywany również w Warszawie M20 czy modelu 200), chociaż do tej pory nie spotkałem tak przerobionych komanderek.

GAZa 69 zastąpił w wojsku samochód UAZ 469/469B produkowany od 1972 roku w zakładach w Uljanowsku.

Przedstawiony samochód pochodzi z Ukrainy. Rok produkcji 1955 i przetłoczenie na masce UAZ mówią o tym, że może to być jeden z pierwszych tego typu samochodów wyprodukowanych w Uljanowsku. Przeszedł on przed sprzedażą do Polski remont za naszą wschodnią granicą. Po zakupie dokonaliśmy przeglądu całej mechaniki. O dziwo nieuruchamiany od kilku lat silnik po pewnych zabiegach udało się odpalić. Równe i dosyć wysokie ciśnienie w cylindrach mówią, że jest on w niezłej kondycji. Dlatego postanowiliśmy na razie go nie otwierać. Zabezpieczyliśmy ramę. Nadwozie (ze względu na niezły stan i praktycznie brak korozji) na razie pozostanie bez remontu.

Cezary Szarugiewicz

Wenecja Północy – atut czy problemy

Z dr. **Janem Pysiem**, dyrektorem Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, i **Ryszardem Majewiczem**, wiceprezesa Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, rozmawia **Hanna Wieczorek**



Dr. Jan Pyś

Na Odrze nie widać już właściwie barek...
Rocznie do wrocławskiej elektrociepłowni przybywa około 600 tysięcy ton węgla. Przepaszam, węgla to 90 procent ładunków przewożonych barkami, 10 procent stanowią tak zwane towary nadgabarytowe, a więc to, co nie mieści się na wagonach kolejowych i drogach. Na przykład olbrzymie turbiny czy części statków produkowane w nadodrzańskich stoczniach.

600 tysięcy to chyba nie tak mało?
W rekordowym momencie, a był to, o ile dobrze pamiętam rok 1943, Odrą do Wrocławia przyplętnęło

15 milionów ton różnorodnych towarów. Przed II wojną światową Wrocław był miastem portowym. Po wojnie zeszła przez stolicę Dolnego Śląska pływające towary do Szczecina, Swinoujścia, na zachód Europy. Przede wszystkim węgla, kruszywo, czasem jakies rudy.

To już prehistoria, raczej nie mamy co marzyć o tym, żeby Odra stała się znaczącą drogą wodną.
To wcale nie jest przesądzone. Nasi południowi sąsiedzi – Chiny – cały czas walczą o budowę kanału łączącego Odrę, Łabę i Dunaj. Jeśli uda się przeprowadzić tę inwestycję, to w perspektywie kilkudziesięciu lat wrócą złote czasy transportu wodnego. Wrocław znowu może stać się miastem portowym.

Tylko może? Dlaczego?
Ponieważ już teraz musimy się do tego przygotować. A więc zacząć planować. Przewóz towarów rzeką to nie tylko sprawa drogi wodnej, utrzymania szlaku żegludowego, czyli dbania na przykład o jego pogłębienie

nie. Jeśli Wrocław rzeczywiście chce odgrywać w przyszłości rolę ważnego węzła transportu rzeczno, trzeba już dzisiaj pomyśleć o wytyczeniu nowego kanału żegludowego – takiej wodnej obwodnicy miasta oraz logistyce. Mam tutaj na myśli miejsca do przeladunku towarów, składowania kontenerów.

Trzeba przy tym pamiętać, że w Europie Zachodniej właśnie drogami wodnymi przewozi się niebezpieczne ładunki, takie jak gaz, ropa naftowa, benzyna.

Nic, tylko brać się do roboty.

Zdecydowanie tak, ale tej pracy nie wykona Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, który powołany jest do dbania o bezpieczeństwo żeglugi. Nie zrobi tego także Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu.

Porzeba do tego współpracy wielu jednostek, a przede wszystkim zainteresowania ze strony władz Wrocławia. Sądzę, że warto się wspólnie spotkać i porozmawiać o Odrze.



Ryszard Majewicz

Dwadzieścia lat temu namówił Pan radnych, by zaczęli remontować odrzańskie nabrzeża. Dlaczego?

Teoria spotkała się z praktyką. Pisałem pracę dyplomową na ten temat i zacząłem pracować w ODGW (dłższej RGZAW) na stanowisku inspektora nadzoru, zajmowałem się nabrzeżami Odry. Tworzyliśmy wtedy własną Fundację Otwartego Muzeum Techniki.

I nagle zobaczyłem na własne oczy, że wiele z tych nabrzeży trzyma się na słowo honoru.

Od razu uderzył Pan do radnych?
Najpierw zacząłem rozmawiać z właścicielami nabrzeży, a było ich wtedy około 70. W większości były to instytucje

nalegące do miasta, ale też szpital, kuria metropolitarna, Uniwersytet Wrocławski. Wszyscy byli chętni do pomocy, tylko nikt nie miał pieniędzy. Zaczęliśmy namawiać kolegów z rady miejskiej, by wyłożyli pieniądze z budżetu Wrocławia.

Długo Pan namawiał?

Początkowo traktowali mnie trochę jak pasjonata, który nie widzi nic poza swoimi zainteresowaniami. Nastawienie zmieniło się, kiedy zabrałem ich na wyieczkę, z której każdy mógł przywieźć sobie pamiątkową cegłę. Dądo się je wyjmować gołymi rękami. I wspólnym wysiłkiem ODGW oraz miasta wyremontowano nabrzeża. Przed powodzią. Strach myśleć, co by się stało, gdyby nie przeprowadzono prac przy ulicy Grodzkiej czy na Wyspie Paskowej. Najcenniejsze zabytki Wrocławia popłynęłyby pewnie do Szczecina.

Władze miasta nadal zainteresowane są rzeką?

Wiele się robi, wystarczy przypomnieć choćby bulwar Piotra Włostowica z piękną zieloną ławeczkami, oświetleniem. Coraz więcej osób docenia rekreacyjne walory rzeki. Jed-

nak można zrobić więcej. Mówi się, że Wrocław to miasto 100 mostów, a kto wie, że jest to także miasto 100 kilometrów nabrzeży? A zabytki techniki związane z rzeką są unikatowe w skali Europy i świata. Powinniśmy o nie dbać, pokazywać je i chwalić się nimi.

Nie przesadza Pan?

C cały śródmiejski węzeł wodny zachował niezmienny charakter od czasów średniowiecznych. Tyle że np. na miejscu elektrowni wodnych z lat 20. XX wieku stały kiedyś młyny. Elektrownie też są unikatowe: z ich budową są związane nazwiska profesorów ówczesnej ASP i stoją na jednym stopniu wodnym. To niespotykane rozwiązanie. Mamym osami chyba działający jaz kołowo-igłowy (Psie Pole), a zaraz za nim brama przeciwpowodziowa, miniaturę bramy zamykającej kanał Panamski. W ten sposób pojawia się też nazwisko Effta, twórcy paryskiej wieży. Wrocławskie budowle wystrające z wody przyciągają wzrok. Ich twórcy łączyli funkcjonalność z myśleniem o krajobrazie. Nie wahali się ozdobić budynków użytkowych płaskorzeźbami. Warto się od nich uczyć.

