PROSTO Z POKŁADU

Bractwo Mokrego Pokładu

Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn nr 111 **Rok X** **Listopad 2012 r.**

Jubileusz 80-lecia Jurka Onderki, Seniora Bractwa

Jurek urodził się 1 listopada 1932 roku w Warszawie gdzie przeżył okupację i Powstanie Warszawskie. Po wojnie wraz z rodziną związał się już na zawsze z Wrocławiem. W roku 1951 ukończył żeglugową Szkołę Szturmanów i podjął pracę w żegludze. Jurek jest także absolwentem TŻŚ. Doświadczył pracy na statkach z Wisły, Odry i zagranicy.Pływał na parowcach – małych i dużych holendrach, statkach pasażerskich. Wiele lat przepracował nad bezpieczeństwem żeglugi w Inspektoracie Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu wraz z komandorem Mieczysławem Wróblewskim. Jurek jest także współprojektantem statku specjalistycznego dla nadzoru wodnego. Statki te pływają do dziś na Wiśle, Odrze i Czechach. 40 lat pracy dla odrzańskiej żeglugi i Wrocławia przepracował Jurek w ukochanym zawodzie. Obecnie przebywa na zasłużonej emeryturze dzieląc czas między rodzinę, przyjaciół z łodziarki i Bractwo. Wiele zrobił dla NADBORA, bliźniaka ŚCIBORA, na którym pływał w przeszłości.Mamy nadzieję, że NADBÓR pod Jego dowództwem popłynie w rejs do Holandii gdzie został zbudowany. Jurek jest naszym Bratem Seniorem, czynnym i aktywnym. Bractwo ceni sobie stały kontakt z Jubilatem i korzysta z Jego cennych rad i doświadczenia. Jurku, drogi Jubilacie, życzymy Ci jeszcze wielu lat w zdrowiu i zadowoleniu oraz dziękujemy za to co uczyniłeś dla Bractwa i Nadbora, a uczyniłeś wiele.

Siostry i bracia w Bractwie

W Święto Zmarłych wspominamy naszych Braci, którzy odeszli na wieczną wachtę. Wspominamy Fundatorów i Dobroczyńców wspierających działania na rzecz wrocławskiej społeczności. Cześć Ich pamięci!

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

IX Międzynarodowy Warsztat Archeologii Przemysłowej

Prowadziliśmy go w dniach od 14 do 15 czerwca 2012 r. Kolejne sesje miały miejsce w Dzierżoniowie, w Nowej Rudzie, Świdnicy i Wałbrzychu, a ich uczestnicy i goście już na wstępie otrzymali 8 tom „Techniki w dziejach cywilizacji", w którym tradycyjnie już pomieszczono przygotowane na Warsztat referaty.

Rozpoczęliśmy w dzierżoniowskiej parowozowni, w Sowiogórskim Muzeum Techniki od wystąpień Ryszarda Szydłowskiego – wiceburmistrza Dzierżoniowa i Józefa Gruszki – przewodniczącego Rady Sowiogórskiego Muzeum Techniki. Towarzyszyła nam młodzież dzierżoniowskich szkół średnich, od lat bowiem staramy się by sesje MWAP otwarte były dla zainteresowanych.

Sesję rozpoczął Stanisław Januszewski opowieścią o pionierach lotnictwa polskiego, którzy pozostawili po sobie znaczący ślad w dziejach lotnictwa Rosji, Francji, Austrii, o Janie i Witoldzie Jarkowskim, o Stefanie Drzewieckim, o spadochroniarzach polskich przełomu XIX/XX w. – Józefie Dzikowskim, Stanisławie i Józefie i Oldze Drewnickich, o Janinie Maj, Edwardzie Liśkiewiczu i innych, o Adamie Haber-Włyńskim, o braciach Warchałowskich, prezentując w końcu unikatowy fragment kroniki filmowej firmy Pathe, na którym w 1911 r. uwieczniono loty Adolfa i Karola Warchałowskich na samolotach konstrukcji Adolfa. To dzisiaj najstarszy film pokazujący lotników pochodzenia polskiego w powietrzu, na konstrukcjach z polską aktywnością na polu techniki lotniczej czasu pionierów lotnictwa kojarzonych.

Marcin Mumot, student Politechniki Wrocławskiej, działający w Międzywydziałowym Studenckim Kole Naukowym „Ochrony zabytków techniki HP Nadbor" zaprezentował swą kolekcję zegarków produkcji radzieckiej, odsyłając i ku ich historii, i ku historii radzieckich zakładów mechaniki precyzyjnej i ku osobliwościom technicznym zegarków, a zgromadził wiele ich typów.

Wioletta Joanna Wrona i Marcin Wrzesiński, ten ostatni od roku patronujący działaniom MSKN PWr „Ochrony zabytków techniki" przenieśli nas do XIX stulecia, czasu budowy imponujących mostów kolejowych ale i czasu spektakularnych ich katastrof, przybliżając wybrane, których pamięć do dzisiaj pozostaje żywą, zwłaszcza na terenie wysp brytyjskich, gdzie miały miejsce. Nie przeszły bez echa, także w ich wymiarze technicznym. Podjęte w połowie XIX stulecia badania przyczyn tych katastrof znakomicie służyło kolejnym pokoleniom konstruktorów i budowniczych mostów i wiaduktów.

Marceli Bochenek zaprezentował dzieło, w którego powstanie wniósł własny, znaczący wkład, a mowa o wyjątkowym w Europie Muzeum Drogownictwa powstałym w Szczucinie nad Wisłą.

Sesję popołudniową poprowadziliśmy w Nowej Rudzie, w Miejskiej Bibliotece Publicznej, od lat 70. XX wieku znajdującej siedzibę w dawnym Browarze Miejskim. Otworzyła ją Teresa Bazała – prezes Fundacji Odnowy Ziemi Noworudzkiej, od lat zaangażowana też w pracach Rady Sowiogórskiego Muzeum Techniki. Rozpoczęła sesję wręczeniem dyplomów ukończenia Studiów Podyplomowych Archeologii Przemysłowej w roku akademickim 2011/2012 prowadzonych przez prof. Stanisława Januszewskiego na Politechnice Wrocławskiej.

Jak przystało na ziemię stanowiącą przez wieki opokę dolnośląskiego górnictwa węgla kamiennego sesję rozpoczęliśmy wystąpieniem dr Doroty Świtały – Trybak z Uniwersytetu Opolskiego prowadzącym ku pomnikom uwieczniającym pamięć górników poległych na stanowiskach pracy, w katastrofach, które jak te na kopalniach Piast czy Wacław pociągały za sobą dziesiątki

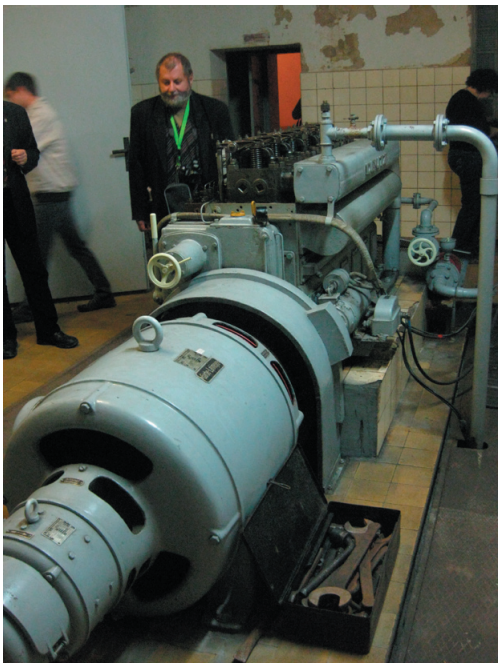
ofiar. Nowa Ruda szczególnie pomnikami jtkimi jest znaczona, znajdziemy je na miejscowym cmentarzu, na cmentarzu w Jugowie, w tablicach pamiątkowych miejscowych kościołów, przy upadłych kopalniach.

Dr inż. Eufrozyna Piątek, znana jako historyk górnictwa dolnośląskiego, o imponującym dorobku, opowiedziała nam o stylach życia śląskich rodzin górniczych, podnosząc, że stanowią znaczący i warty bliższego wejrzenia element dziedzictwa niematerialnego.

Dr Andrzej Bogusławski przypomniał postać swego ojca, konstruktora statków – inż. Lecha Bogusławskiego, którego pamięć chcemy utrzymać, jako członka Odrzańskiej Komisji Odbiorów. To on wraz z inż. Zbigniewem Kuszewskim i inż. Czesławem Śladkowskim w 1949 roku odbierał od strony holenderskiej budowane w Gorinchem, Rotterdamie, Kinderdijk, w Dordrechcie i w innych stoczniach Holandii holowniki parowe, przeznaczone dla żeglugi odrzańskiej, 13 tzw. „małych holendrów" i 8 „dużych". Ich przybycie na Odrę inaugurowało prawdziwie polski czas żeglugi odrzańskiej, a wiernie służyły po połowę lat 60. XX w. Dzisiaj pozostał tylko „Nadbor" – już w roli statku – szkoły, statku – laboratorium, statku – muzeum.

Kolejnym punktem programu stała się wizyta w noworudzkim Muzeum Górnictwa i w sztolni, wciąż eksponującej bogate jej techniczne uzbrojenie, znakomicie wprowadzające w sztukę górniczą.

Następnego dnia udaliśmy się do Świdnicy. Dzięki uprzejmości Telekomunikacji Polskiej SA udostępniliśmy społeczeństwu miasta wyjątkowy schron powstały w 1939 dla potrzeb stacji wzmacniakowej sygnału telefonicznego, o imponującej powierzchni 1500 m^2, w którym do dzisiaj utrzymano sprawną infrastrukturę, a składają się na nią i filtry i śluzy powietrzne, i stacja energetyczna, i punkt poboru wody pitnej, zbiorniki oleju etc. Towarzyszyli nam świdniccy krótkofalowcy, prowadzący łączność radiową z ok. 35 krajami świata, na wszystkich kontynentach, sięgali nawet wysp kanaryjskich na Atlantyku i wysp Oceanii na Oceanie Spokojnym. W schronie pozostawiliśmy dr inż. arch. Krzysztofa Wielgusa z Politechniki Krakowskiej i Joannę Wiolettę Wrona z Fundacji



Otwartego Muzeum Techniki. Oni przyjmowali mieszkańców miasta i grupy młodzieży szkolnej, do godziny 13 schron odwiedziło ok. 300 osób, w tym ok. 240 uczniów szkół świdnickich. Mogli obejrzeć przy okazji wystawę „Zabytki techniki Gór Sowich" i wysłuchać nader kompetentnych przewodników.

Pozostawiając schron w ich rękach już o 11 w świdnickim Domu Technika NOT podjęliśmy obrady sesji trzeciej, prowadzonej pod patronatem Prezydenta miasta Świdnica Wojciecha Murdzka. Zainaugurowała ją prezentacja Małgorzaty Umińskiej z Politechniki Wrocławskiej, pracującej w MSKN „Ochrony zabytków techniki HP Nadbor" i Andrzejka Kostrzewy, studenta Wydziału Historii Uniwersytetu Wrocławskiego. W bogato ilustrowanym wystąpieniu opowiedzieli o ruchu wynalazczym uwagę koncentrującym na suszarkach do włosów, a rozwijającym się w XIX i w pocz. XX stulecia na gruncie Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Wystąpienie to raz jeszcze zwracało uwagę na wartości patentu wynalazczego jako źródła archeologii przemysłowej i historii techniki.

Marcin Wrzesiński opowiedział o zabytkach techniki Portugalii, a miał okazję zapoznać się z wybranymi w czasie swego półrocznego stażu, jaki miał okazje odbyć tam w czasie studiów na Wydziale Budownictwa Politechniki Wrocławskiej.

Przenieśliśmy się do Wałbrzycha. Sesję czwartą prowadziliśmy w nadszybiu szybu Teresa, w nadszybiu którego proweniencja sięga 1864 r. Dzisiaj odbudowane mieści zbiory górnicze Jerzego Mazura, znanego kierowcę wyścigowego, uczestnika rajdów Dakaru i Monte Carlo, który dzisiaj powraca do sportów motorowych. Zakupił przed laty zespół szybu „Teresa" i w dawnej rozdzielni i stacji trafo urządził salon samochodowy Nissana. W maszynowni szybu „Teresa' pomieścił swą imponującą kolekcję pamiątek motoryzacyjnych, prowadzących ku dziejom polskiego sportu samochodowego i motocyklowego. Znajdziemy tutaj nie tylko wyjątkowej urody samochody sportowe czy motocykle ale i liczne akcesoria i ubiory sław polskiej motoryzacji – Krzysztofa Hołowczyca, Mariana Bublewicza, Jana Muchy, Andrzeja Jaroszewicza i innych, autografy wielu sław światowego sportu samochodowego. Jerzy Mazur oprowadzał nas po zbiorach Muzeum Górnictwa i Motoryzacji, urządzonego w znakomitej oprawie górniczej architektury. Jego opowieść o historii poszczególnych eksponatów, często osobistych pamiątek Jego i Jego przyjaciół z wyścigowych torów i tras rajdowych na długo pozostanie w naszej pamięci.

Na „Teresie" zeszliśmy również do sztolni, pochodzącej z pocz. XIX stulecia, do sztolni odkrytej przez Jerzego Mazura przed dwoma laty i znakomicie przysposobionej do ruchu turystycznego, wyjątkowego dzieła sztuki górniczej. Pełni wrażeń udaliśmy się jeszcze na głowicę wieży nadszybowe „Teresy" przysposobionej do roli wieży widokowej. Po obejrzeniu krajobrazów Rusinowej rozpoczęliśmy w końcu sesję, na drugiej kondygnacji nadszybia, pełnego górniczych zabytków, narzędzi, ubiorów, lamp etc.

W tej wyjątkowej urody scenerii dr inż. Wacław Hepner z Politechniki Opolskiej mówił o rozwoju historycznym samochodowych przekładni ciernych. Swe wystąpienie ilustrował przekładniami pochodzącymi z Jego kolekcji, a kolekcja to wyjątkowej wartości.

Agata Augustyn, studentka Wydziału Historii Uniwersytetu Wrocławskiego przybliżyła nam koncepcję wałbrzyskiego Parku Wielokulturowego Stara Kopalnia, powstałego na obszarze cywilizacyjnym dawnej kopalni „Lis" (Fuchs), później znanej pod mianem „M. Thorez", którego rewaloryzacja jest właśnie prowadzona. Za dwa lata znajdziemy tutaj jedno z najciekawszych w Europie muzeów, bogate kolekcją maszyn górniczych, kolekcją jakiej już dzisiaj w Europie nie znajdziemy. Wystąpienie to dało asumpt do

szerszych wypowiedzi dr inz. Eufrozyny Piątek i prof. Stanisława Januszewskiego, którzy przypomnieli dzieje kształtowania się idei muzealnictwa górniczego w Wałbrzychu, propozycję budowy Środowiskowego Muzeum Górnictwa Węgla Kamiennego realizowaną w latach 80. XX w. pod nazwą Ośrodka Dawnej i Nowej Techniki Górniczej i projekt budowy Muzeum Górnictwa na obszarze kopalni „Lis", przez dr inż. Zygfryda Piątka i dr inż. Eufrozynę Piątek rozwijany w latach 90. XX stulecia, z którego też czerpią do dzisiaj rzecznicy budowy scentralizowanego muzeum przemysłu i górnictwa. Wymiana opinii prowadziła nas ku kwestiom społecznych aspektów ochrony dziedzictwa przemysłowego i znakomicie wieńczyła tegoroczne Warsztaty.

Pożegnaliśmy się z Jerzym Mazurem sesję otwierającym i serdecznie nas na „Teresie" podejmującym. Kolejnym razem spotkamy się w maju roku 2013, już na jubileuszowym X Międzynarodowym Warsztacie Archeologii Przemysłowej.

Stanisław Januszewski

Studium Archeologii Przemysłowej

Sesja VII. Przemysł wiejski i siłownie wodne Podhala

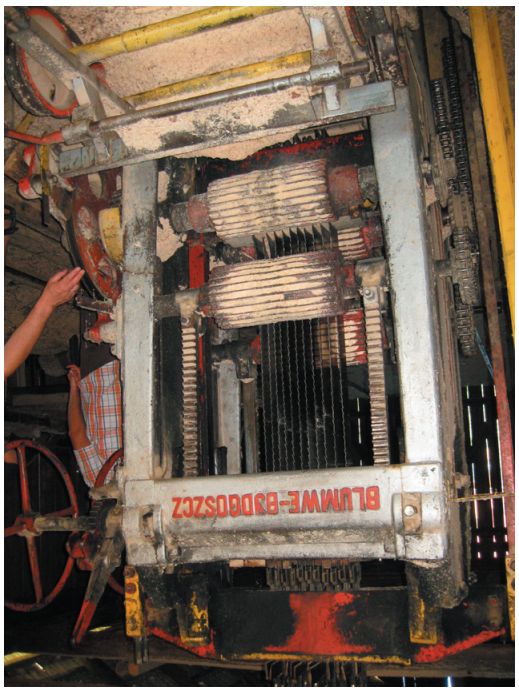
Kolejną sesję tradycyjnie już prowadziliśmy w Gorcach i na Podhalu, sięgając ku siłowniom wodnym regionu służącym młynom, tartakom, olejarniom, foluszom, gonciarniom i in. zakładom przemysłowym, tak znamiennym dla obszaru cywilizacyjnego. Poza kilkoma tartakami i elektrowniami, wciąż czerpiącymi z siły wody, wszystkie siłownie wodne od lat 70. XX w. pozostają wyłączone z ruchu. Wyjątkowym jest młyn Karola Kurzeji w Zabrzeżu na Kamienicy, ponownie uruchomiony latem 2012 r.

Wiele z wyłączonych zakładów wodnych po dzień dzisiejszy utrzymało kompletne wyposażenie technologiczne. W tartaku w Sromowcach Niżnych znajdujemy nawet trak w drewnianych ramach i z drewnianymi wałkami dociskowymi, w młynach, jak w Trybszu, Ochotnicy, Kamienicy, Bukowinie Tatrzańskiej, złożenia kamieni młyńskich, mlewniki walcowe, odsiewacze pytlowe, maszyny czyszczące, przekładnie napędu – koła palecne, scewia, wały napędowe etc.

Znikają budowle hydrotechniczne prowadzące niegdyś wodę na koła wodne czy turbiny, coraz mniej czytelne stają się kanały robocze młynów, o jazach nawet nie mówiąc.

Stan zabytkowej substancji stale się pogarsza. Jeszcze przed rokiem w młynie „Pod Grapą" w Ochotnicy Górnej znajdowaliśmy mlewnik walcowy, wał koła wodnego, koło palecne i csewia. Przed kilkoma miesiącami wszystko to padło łupem złodziei. Kolejnego roku nie doczekają maszyny czyszczące. Czy przetrwa młyn? W ruinie jest już budynek mieszkalno-gospodarczy.

Jedyny młyn na obszarze Gorc objęty ochroną prawną, młyn Mazurka w Ochotnicy Górnej, pozbawiony jest ochrony realnej, niszczeje w majestacie prawa III RP. Jego stan bezustannie się pogarsza, stawiając pytanie: komu i czemu służyć ma państwowa służba ochrony zabytków, dlaczego nie jest skuteczną, dlaczego w odczuciu społecznym niejednokrotnie pozoruje tylko aktywność.



Przed rokiem wnieśliśmy pod adresem Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków postulat objęcia ochroną prawną – przez wpis do rejestru zabytków, młyna Ptaszków w Ochotnicy Dolnej. Teraz dowiadujemy się, że Delegatura krakowskiego WUOZ w Nowym Targu podjęła postępowanie o wpisie młyna do rejestru zabytków. Czy Jaś (czytaj młyn) doczeka? Pomników przemysłu wiejskiego wymagających ochrony w Gorcach i na Podhalu znajdujemy dziesiątki. Pozostają poza polem widzenia służby konserwatorskiej, władz samorządowych, miejscowej społeczności, ruchu turystycznego. Konia z rzędem temu, kto w wakacyjnych peregrynacjach odwiedził chociażby jedną z siłowni wodnych regionu, czy mieszkając 50 metrów od takiej w ogóle ją rozpoznał.

Relikty zakładów wodnych, niejednokrotnie imponujące, stać się mogą kolejną atrakcją turystyczną, znakomicie promującą turystykę, nie tylko industrialną. Świadomość tego zbyt wolno dociera do świadomości, wymaga wsparcia. Jedna jaskółka nie czyni wiosny. A mowa o młynie wodnym Aleksandra Haładyny w Bukowinie Tatrzańskiej, z pietyzmem od kilku lat odbudowywanym przez Annę Migdał, córkę i wnuczkę młynarza.

O roli jaka zabytki budownictwa wiejskiego odegrać mogą w gospodarce i kulturze Gorc i Podhala wraz z Krzysztofem Wielgusem mówiliśmy 24 sierpnia w Wiejskim Domu Kultury w Ochotnicy Górnej, o potrzebie utrzymania starych młynów i wykorzystaniu historycznych stopni wodnych potoków górskich rozmawialiśmy z wójtami Ochotnicy i Kamienicy.

Powrócimy tutaj za rok, pełni obaw ale i nadziei.

Kolejną sesję prowadzić będziemy od 12 do 14 października w Niemczech, prowadząc naszych Słuchaczy do Lichterfelde, Berlina, Rüdersdorf, Eberswalde i Niederfinow. Sesja ta, jak i wszystkie inne, jest otwarta dla zainteresowanych wędrówką przez pomniki czasu industrializacji.

Prowadzimy również nabór na kolejną piątą edycję Studium Archeologii Przemysłowej. Otwarta jest dla humanistów i techników legitymujących się wykształceniem średnim i wyższym. Pierwszą sesję chcemy zorganizować jeszcze w tym roku, a zajęcia prowadzić chcemy dla grupy 8-10 osób.

Stanisław Januszewski

Sesja VIII – Niemcy 12–14.10.2012

Kolejną sesję Studium prowadziliśmy w Niemczech. Tradycyjnie rozpoczęliśmy od kopalni węgla brunatnego F-60 w Lichterfelde z największą w świecie maszyną – mostem przerzutowym taśmociągu odstawiającego przykrywający złoże nadkład ziemi, maszyną długości 502 m i wysokości 74 m, przesuwającą się w wyrobisku z prędkością 0,5 km/godz.

Stamtąd przenieśliśmy się na północ od Berlina, do Zehdenick, położonego koło Mildenbergu.. W roku 1887 na ich granicy powstały cegielnie. Bogate złoża znakomitej jakości gliny, położenie w pobliżu Berlina, dobre połączenia z nim linią kolejową i drogą wodną kanału Odra – Hawela sprawiły, że szybko zyskały rangę największych w Europie. W 1910 r. w 63 piecach kręgowych wyprodukowano 625 milionów cegieł. W latach 1928–1955 w procesach przemiany technicznej produkcję cegły zmechanizowano. Ten największy obszar cegielni w Europie funkcjonował do 1991 r. Gdy pracę zakładów wstrzymano pozostał po nich iście księżycowy krajobraz, krajobraz w którym wciąż pozostawały piece kręgowe Hoffmanna, budynki suszarni, młyny kuliste, kompletne linie technologiczne produkcji cegły, maszynownia z unikatowym silnikiem parowym, warsztaty, a nawet oryginalna wąskotorowa kolej polowa z parowozem i wieloma wagonikami do transportu gliny i gotowych wyrobów. Jakby tego było mało na obszarze dawnych cegielni utrzymano dwa porty rzeczne, stąd bowiem barkami transportowano cegłę do Berlina, a był on głównym jej odbiorcą.

Most przerzutowy taśmociągu kopalni F-60

Na obszarze dawnych cegielni stworzono Park Cegielniany Mildenberg (Ziegeleipark Mildenberg). Z Mildenbergu lub z Zehdenick można doń dotrzeć pieszo, rowerem, samochodem. Krajobraz powydobywczy można chłonąć poruszając się pieszo, albo korzystając z roweru bądź cegielnianej kolejki wąskotorowej. Można to czynić płynąc kajakiem, łodzią motorową, statkiem parowym, drogą wodną dotrzeć można do Berlina lub łańcucha jezior Rheinsberg.

W piecach kręgowych urządzono ekspozycje muzealne. Jedną z nich poświęcono pamięci Friedricha Hoffmanna, wynalazcy pieca kręgowego. W kolejnym piecu zaprezentowano historie cegielni i jej wkład w budownictwo Berlina. W maszynowni cegielni znajdujemy jej obraz zatrzymany w kadrze lat 50. XX w., z utrzymanymi liniami i technologicznymi. W cegielniach Zehdenick i Mildenbergu pracowało 5000 robotników. Ich pracy, jej warunkom dedykowano kolejną ekspozycję urządzoną w hotelu robotniczym. W dawnym młynie kulowym gliny zorganizowano galerię sztuki, prezentującą prace miejscowych artystów. W dawnym warsztacie utrzymano kuźnię, ślusarnię i warsztat kołodzieja, rzemieślnika zajmującego się niegdyś wyrobem drewnianych wozów i części do nich, głównie kół, a transport konny przez niemal 30 lat odgrywał w cegielni rolę zasadniczą. Wszystkie maszyny warsztatu pracują na napędzie centralnym, zespolonym przez przekładnie i koła pasowe z silnikiem parowym, a ich działanie można obserwować w ruchu. Kompletne wyposażenie znajdujemy również na

Jeden z pieców kręgowych syst. F. Hoffmanna z 1887 r.

Barka „towarowa „Alter Fritz" z 1911 r.
w basenie Portu Muzealnego

oddziale przygotowania masy glinianej, który to proces mechanizowano od lat 90. XIX w. W dawnym magazynie węgla urządzono parowozownię, w której z bliska możemy przyjrzeć się czynnemu parowozowi i wejrzeć w historię eksploatacji cegielnianej sieci kolejowej, służącej transportowi surowca i wyrobów gotowych. W latach 1927 - 1928 przedsiębiorca Georg Stackebrandt cegielnię zmodernizował, dzięki czemu do lat 50. XX w. pozostawała najnowocześniejszą w regionie. Zawdzięczała to m.in. powstałej wówczas elektrowni, opartej na pracy silnika parowego, wciąż tutaj pozostającego. Czas kolejnych modernizacji nadszedł w latach 50. XX w., niósł z sobą dalszą mechanizację pracy.

W Parku Muzealnym prowadzona jest bogata działalność oświatowa i edukacyjna. Opuszczając go wiemy wszystko o cegle, jej produkcji i zastosowaniach, o technologii i służących jej budowlach technicznych, maszynach i urządzeniach, o górnictwie gliny i transporcie, warunkach pracy.

W basenie „Starego Portu" znajdujemy całkiem współczesne łodzie motorowe, restaurację i hotelik „Alter Hafen", z kolei w basenie zwanym „Portem Muzealnym" podziwiać możemy zabytkową barkę towarową „Alter Fritz" z 1911 r., typu Finow, typu stosowanego dla transportu cegły wodą. Na barkę tę o nośności 260 ton ładowano od 60 do 70 tysięcy cegieł. I służyła ona aż do roku 1990. Na nabrzeżu ustawiono zaś pływający parowy kafar, z użyciem którego prowadzono roboty hydrotechniczne w portach i na Kanale Odra – Hawela. W „Nowym Porcie" wynająć można pływający dom albo luksusową łódź motorową, na nich spędzając wakacje. Oczywiście wszędzie żeglarz znajdzie przyłącza energii elektrycznej, wody, urządzenia do zrzutu ścieków, stacje paliw etc.

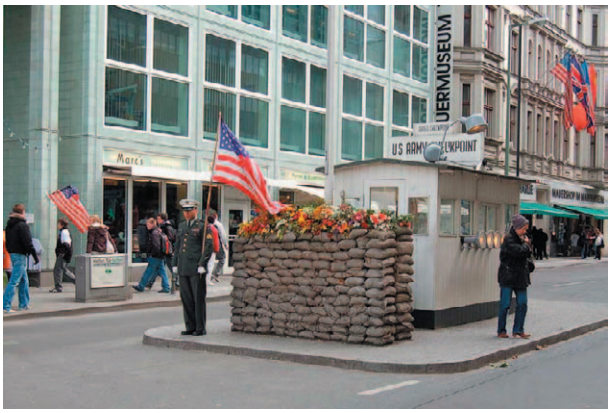
Codziennie prowadzone są warsztaty i lekcje muzealne, w trakcie których dzieci i dorośli samodzielnie produkują cegłę, w oparciu o tradycyjne, ręczne technologie. Zawsze o godzinie 13 podziwiać można w warsztacie pracę maszyny parowej, pracująca na pędnie pasowe maszyn kuźni, ślusarni czy warsztatu kołodzieja.

W Parku Muzealnym raz w miesiącu, od kwietnia do października, organizowane są dni sztuki ręcznej produkcji cegły angażujące do jej wyrobu turystów Park odwiedzających, w maju corocznie odbywają się wystawy i pokazy modeli maszyn parowych, parowozów, walców drogowych, lokomobili i innych, w sierpniu z kolei prowadzony jest zlot starych traktorów, samochodów i różnych pojazdów o napędzie z silników elektrycznych, w październiku pokazy modeli kolejowych

Park nie tylko uczy, zapewnia również znakomite warunki do zabawy i wypoczynku. Można urządzić tutaj piknik i grilla, skorzystać ze znakomicie urządzonego placu zabaw dla dzieci z wieżą widokową, huśtawkami, zjeżdżalnią w tunelu. Z myślą o dzieciach urządzono tu nawet ogród zoologiczny. Dzieci i młodzież korzystać mogą z toru kartingowego i gokartów, urządzać przejażdżki drezynami kolejowymi moja-twoja, w otoczeniu przyjaznym, nasyconym punktami gastronomicznymi. Wynająć można tu rower, odbyć przejażdżkę kolejką wąskotorową.

Park Cegielniany Mildenberg to miejsce znaczące na mapie muzealnictwa technicznego Niemiec, a w kraju tym w roli muzeów techniki funkcjonuje dzisiaj 17 cegielni stanowiących imponujące dokumenty epoki industrialnej, dziejów techniki i technologii produkcji materiałów budowlanych. W Ziegeleimuseum Mildenberg można przeżyć 100 lat historii cegielni, przy okazji znakomicie się bawiąc, tym bardziej, że oferta parku kierowana jest do wszystkich grup wiekowych i każdy znajdzie coś dla siebie.

W Berlinie uwagę skoncentrowaliśmy na Sprewie i otaczających ja zabytkach centrum miasta, wędrując od Placu Poczdamskiego do Unter den Linden. Na Placu Poczdamskim Centralną część



Checkpoint Charlie

Sony Center, europejskiej siedziby firmy Sony, przykryto w 1990 r. dachem, który awansował do rangi symbolu architektury XXI wieku. Dzisiaj to miejsce każdego dnia przyciąga 70.000 gości. zwłaszcza wieczorem gdy konstrukcję ze stali, szkła i plastykowej folii rozświetla feeria świateł. Ich grę zaprojektował artysta paryski Yann Kersale. Rozpoczyna się światłem białym, jako przedłużeniem dnia i dalej poprzez cyan do Magenty, co obrazować ma zachód słońca. Dach stale zmienia barwę, mniej więcej co 21 sekund a przedstawienie trwa do późnej nocy.

Po krótkim spacerze docieramy do skrzyżowania Friedrichstrasse z Zimmerstrasse, podzielone murem berlińskim. Totaj w czasie zimnej wojny funkcjonowało jedno z najbardziej znanych przejść granicznych między NRD a Berlinem Zachodnim. Na przejściu tym alianci zachodni zgłaszali wyjazd do Berlina Wschodniego. Drobiazgowa kontrola odbywała się po stronie NRD. W 1991 roku Armia USA oficjalnie opuściła „Checkpoint Charlie". Obecnie znajduje się tam Muzeum Muru Berlińskiego oraz symboliczny punkt kontroli granicznej - atrakcja turystyczna, w której można nabyć odcisk pieczątki kontroli granicznej z wybranej przez siebie strefy okupacyjnej

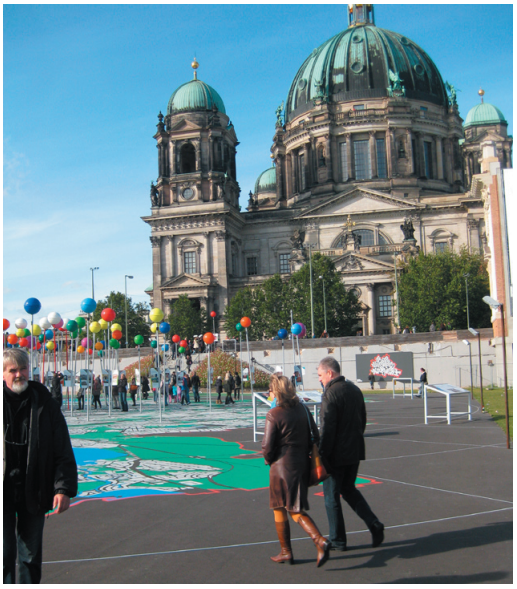
Przy Bramie Brandenburskiej zawsze można się sfotografować z żołnierzami stref okupacyjnych Berlina. Stąd przeszliśmy do Bundestagu i nowego Dworca Głównego miasta, jednego z najnowocześniejszych dworców kolejowych świata.

Stąd, już z biegiem Sprewy dotarliśmy do dworca kolejowego Berlin Friedrichstrasse. Jego budowę, wg. projektu Johannesa Vollmera, rozpoczęto w 1878 r. W 1882 uruchomiono tutaj ruch pociągów lokalnych a następnie i dalekobieżnych. W latach 1919-1925 w miejscu starej hali peronowej (zburzonej w 1914 r.) powstała nowa, zbudowana wg. projektu Carla Theodora Brodführera, dwunawowa, z trzema peronami. W 1923 pod dworcem otwarto stację metra, a w 1936 tunelową stację S-Bahn. W latach 1961-1990 dworzec stanowił kolejowe przejście graniczne między Berlinem Wschodnim i Zachodnim. W 1961, wraz ze wzniesieniem muru berlińskiego dworzec podzielono na kilka części, wydzielając podziemne stacje metra i S-Bahn, które stanowiły przystanek przesiadkowy między eksterytorialnymi zachodnioberlińskimi liniami. Perony nadziemne rozdzielono stalową siatką, południowa, większa część dworca należała bowiem do Berlina Zachodniego a torowiska peronu B prowadzące na wschód zdemontowano. Peron A odgrywał rolę stacji granicznej. Peron C w północnej części dworca stanowił stację końcową wschodnioberlińskich linii S-Bahn. Tory wybiegające na zachód

Hauptbahnhof

były zabarykadowane, zaś hala obserwowana przez funkcjonariuszy straży granicznej i służb specjalnych. Pomieszczenia pod estakadą, na poziomie ulicy mieściły placówkę straży granicznej i areszt. Z uwagi na ciasnotę tych pomieszczeń wzniesiono później poza dworcem (połączony z num tunelem) nowy budynek przejścia granicznego, który zyskał sobie miano „Pałacu łez". Po zjednoczeniu Niemiec w latach 90. i w roku 2002 dworzec został gruntownie wyremontowany i przystosowany do dawnej funkcji dworca śródmiejskiego. Perony A i B służą odtąd pociągom regionalnym, zaś C — ponownie S-Bahn, jako peron przelotowy.

Dworzec ten, jego architektura i konstrukcja hali peronowej, także estakady, którą linia kolejowa jest prowadzona jest charakterystyczną dla berlińskiej kolei prowadzonej przez miasto, dzisiaj zyskuje już rangę zabytku architektury kolejowej. Zwróćmy przy tym uwagę, że na trzech piętrach dawnego posterunku granicznego urządzono



Katedra Francuska

Muzeum Muru Berlińskiego Można wejrzeć tutaj w dzieje najnowszej historii miasta, przyjrzeć się zwłaszcza ucieczkom do strefy zachodniej. W muzeum znajduje się tez imitacja dawnego posterunku, gdzie pełnią służbę żołnierze przebrani w historyczne stroje.

Przeszliśmy przez Wyspę Muzeów, wyspę na Sprewie, na której znajduje się jeden z największych kompleksów muzealnych świata. Obejmuje Muzeum im. Bodego, Muzeum Pergamońskie, Nowe Muzeum, Starą Galerię Narodową oraz Stare Muzeum. W kolekcjach Wyspy Muzeów znajdują się głównie eksponaty archeologiczne oraz dzieła sztuki z XIX w. W 1999 r. Wyspa Muzeów, jako unikatowy zespół architektoniczny i kulturalny, została wpisana na listę dziedzictwa kulturowego UNESCO.

W końcu dotarliśmy do jednego z najbardziej popularnych miejsc w Berlinie, do placu Gendarmenmarkt, na którym wykonano ogromną mapę Berlina, na której i my się odnaleźliśmy. Przy placu wznosi się Katedra Francuska, zbudowana przez hugenotów francuskich po ich ucieczce po odwołaniu edyktu nantejskiego w 1685 r. W neoklasycystycznym kościele powstałym w latach 1701-1705 mieści się dzisiaj Muzeum Hugenotów z platformą widokową i restauracją.

Stąd już tylko krok do Mühlendammschleuse i historycznego portu Berlina (Historischer Hafen), który ożył po zjednoczeniu Niemiec za sprawą entuzjastów żeglugi śródlądowej. W 1990 r. powołali do zycia Berlińsko-Brandenburskie Stowarzyszenie Żeglugi Śródlądowej. Z jego udziałem w otaczających port kanałach zgromadzono kilkadziesiąt zabytkowych jednostek, z których wiele poddano odbudowie i rewitalizacji, urządzając na nich ekspozycje muzealne, kawiarnie, księgarnie, znakomicie promując tym dziedzictwo akwatyczne Berlina i Niemiec. Znajdujemy tutaj statki parowe i motorowe, holowniki, barki towarowe, . statki techniczne.

Barka Renate – Angelika, aranżacja ładowni rufowej na lektorium, kawiarnie, przestrzeń ekspozycyjna

Na barce „Renate – Angelika", na 130 m^2 urządzono ekspozycję dziejów Historischer Hafen i niewielką kawiarnię. Znalazł tu swoje miejsce holownik parowy „Andreas" z 1944 r., holownik parowy „Gesa" z 1905 r., lodołamach parowy „Anna" z 1911 r., holownik motorowy tratw :"Aurora" z 1920 r., holownik motorowy „Merkur" z 1930 r., motorowy statek pasażerski „Eintracht" z 1906 r., łódź motorowa „Karl – Heinz" z 1906 r., „Volldampf" z 1896, niegdyś z napędem parowym, współcześnie, po odbudowie motorowym. Każdy z tych statków i innych, których imiona pominęliśmy niesie z sobą bogaty zapis dziejów żeglugi śródlądowej Niemiec.

Uwagę przyciąga również barka towarowa „Hanseat" należąca do Horsta Röpera, powstała w 1907 w Nienburgu nad Saale, o ładowności 400 ton, dysponująca niegdyś też masztem i ożaglowaniem a także barka „Marie", również należąca do H. Röpera, zbudowana w 1892 r. w stoczni Boizenburg nad Łabą, również o ładowności 400 ton, wyposażona w takielunek, pływająca niegdyś po wszystkich drogach śródlądowych Niemiec, od Renu po Odrę.

Tradycyjnym miejscem, które odwiedzamy każdorazowo jest berlińskie Muzeum Techniki z imponującymi zbiorami prowadzącymi m.in. w dzieje i dzień dzisiejszy energetyki, komunikacji i transportu lądowego, wodnego i powietrznego, fotografii, filmu, informatyki, techniki druku, chemii i farmacji, fizyki, budownictwa, techniki w sztuce. Muzeum to znalazło w 1982 r. siedzibę w budynkach dawnej stacji kolejowej, znacznie później rozbudowanych dla jego potrzeb. Na przestrzeni o powierzchni ponad 50 000 metrów kwadratowych znajdujemy imponujące lokomotywy i samoloty, warsztaty tkackie, obrabiarki do metali i drewna, linie produkcyjne walizek i biżuterii, narzędzia, komputery, radia, kamery,

Relikty zestrzelonego samolotu Henschel 126, konstrukcji Friedricha Nicolasa, od 1938 służącego w Luftwaffe, zestrzelonego na froncie wschodnim w 1944

silniki Diesla, maszyny parowe, instrumenty naukowe, maszyny do produkcji papieru, prasy drukarskie i wiele innych. W Centrum Naukowym „Spektrum" można przyjrzeć się eksperymentom ilustrującym zjawiska akustyczne, optyczne, elektryczne, termodynamiczne, związane z radioaktywnością itp., które poprzez zabawę demonstrują podstawy nauki i technologii. Wart odwiedzenia jest też przestrzenny park muzealny, oryginalne młyny wiatrowe i wodne, kuźnia czy browar.

Jedną z większych kolekcji zgromadzono w dziale lotnictwa. Eksponowane są tutaj całe samoloty i ich podzespoły, rozmieszczono je na kilku kondygnacjach, a jeden zawieszono nad budynkiem głównym Muzeum. To Dakota, samolot legendarny czasu berlińskiego mostu powietrznego. Warto zwrócić tutaj uwagę na ekspozycję broni specjalnych (Wunderwaffe), na której zgromadzono wiele unikatowych obiektów, m.in. pocisków rakietowych i bomb kierowanych.

Równie bogate są zbiory działu żeglugi śródlądowej. Do muzealnych hal wprowadzono holownik parowy i szkutę handlową z XIX wieku. Tutaj przeniesiono też serce parowego bocznokołowca „Luitpold" powstałego w 1887 w stoczni Maffei w Monachium. Przez 83 lata pełnił służbę na jeziorze Chiemsee, by w 1969 trafić na złom. Na szczęście maszynownia i kotłownia z unikatowym silnikiem parowym trafiły do berlińskiego Muzeum. W 1991 w stoczni Laubegast k/Drezna poddano je restauracji. Dzisiaj stanowią ozdobę berlińskiego Muzeum Techniki, podobnie jak eksponowane obok różne silniki pochodzące ze statków rzecznych. Na piętrze umieszczono z kolei odrestaurowany miniaturowy okręt podwodny - Bieber z czasu II wojny światowej. Wszędzie towarzyszą nam wystawy poświęcone nawigacji, badaniom podmorskim oraz budowlom inżynieryjnym związanym z żeglugą morską i śródlądową - stoczniom, śluzom itp. Imponującą jest kolekcja modeli okrętów.

Z Berlina szlak naszej wędrówki poprowadził nas do Niederfinow, do pomnika sztuki inżynierskiej, jakim od 1934 r. pozostaje podnośnia Niederfinow, umożliwiająca 20.000 statków rocznie pokonanie różnicy wysokości 36 m na kanale Odra – Hawela. Obok powstaje nowa podnośnia umożliwiająca żeglugę statków o nośności 3000 ton. Z chwila jej oddania w 2014 do użytku stara podnośnia służyć będzie nadal statkom pasażerskim, a wokół obu podnośni stworzony zostanie Park Kulturowy, obejmujący również stary kanał z czterema śluzami pociągowymi tworzącymi kaskadę, tzw. schodów śluzowych, pochodzących z lat 1908-1914. Już dzisiaj obszar ten odwiedza rokrocznie ponad 150.000 turystów, a zakłada się, że ich liczba wzrośnie do 300.000.

Kilka kilometrów od Niederfinow znaleźliśmy się w Muzeum Odry w Oderberg, jedynym muzeum Odrze poświęconym, obok Muzeum Odry FOMT we Wrocławiu. To pierwsze legitymuje się jednak bogatszą tradycja i imponującymi zbiorami, zwłaszcza modeli statków odrzańskich. Wśród nich znajdujemy również holownik parowy „Światopełk" wykonany w 1971 r. w skali 1:25.

Muzeum powstało w 1954 r., początkowo jako izba regionalna. W 1979 na kanale Odra – Hawela, tuż przy Muzeum stanął, wyniesiony z wody na brzeg, parowiec bocznokołowy „Riesa" (wcześniej „Habsburg"), na którym utrzymano silnik parowy, kocioł, oryginalne wyposażenie maszynowni, kotłowni, pokładu, kołowe pędniki. Urządzono na nim ekspozycję prowadzącą w dzieje żeglugi odrzańskiej. Obok w plenerze eksponowane są łodzie motorowe nadzoru żeglugi rzecznej oraz silniki spalinowe statków. W odremontowanym w ostatnich latach budynku pomieszczono liczne ekspozycje prowadzące w dzieje nadodrzańskiego

Podnośnia Niederfinow

Bocznokołowiec parowy „Riesa"
(ex Habsburg) z 1897 r.

Portal sztolni spławnej z 1816 r.

przemysłu stoczniowego, rozwoju technicznego flotylli śródlądowej, począwszy od łodzi dłubanek po barki żaglowe, holowniki, barki motorowe do nowoczesnych pchaczy rzecznych. Wiele uwagi poświęcono tutaj budownictwu wodnemu, jazów, śluz czy podnośni, a także dziejom żeglugi parowej i przedsiębiorstw armatorskich, powoływanych do życia w XX wieku. Eksponaty Muzeum opowiadają o życiu codziennym i pracy załóg statków. To Muzeum szczególnie dla kultywowania mitologii Odry, wielkiej europejskiej rzeki, zasłużone. Fundacja Otwartego Muzeum Techniki chciałaby nawiązać bliższą z nim współpracę.

Zakończyliśmy nasze spotkanie z muzealnictwem technicznym Niemiec w Parku Muzealnym Rüdersdorf, zasadzonym na największym kamieniołomie wapienia w Europie Środkowej. Utrzymano tutaj imponujące piece do wypalania wapienia, pochodzące z 2-giej dekady XIX w., portale sztolni spławnych, służących transportowi urobku (wapienia) dobywanego w XVII/XIX w. metodami głębinowymi, nie zaś jak od połowy XIX w. odkrywką, której gigantyczne wyrobisko sięga długości 3 km, baterię piecy szybowych z 1877 r., i monumentalną cementownie z przełomu XIX/XX w., która zakończyła pracę w 1998 r.

Można spotkać się tutaj z techniką, obserwować pokazowe detonacje skał w kopalni odkrywkowej, odbywać przejażdżki jeepem po obszarze urzekającym niesamowitym krajobrazem. Prowadzone są tutaj muzealne lekcje, seminaria, warsztaty, tutaj urządzono imponujące Muzeum Geologii. W Rüdersdorf można spotkać się nie tylko z dziejami techniki i technologii produkcji materiałów budowlanych ale również ze sztuką. W muzealnym parku posłuchać można koncertów, obejrzeć wystawy lub przedstawienia teatralne.

Kolejną sesję prowadzić będziemy w Pradze (Czechy) w dniach od 2 do 4 listopada 2012 r. Odwiedzimy m.in. podziemną oczyszczalnię ścieków Lindleya, Muzeum Techniki, Muzeum Lotnictwa w Kbely, statkiem parowym odbędziemy rejs po Wełtawie.

BRACTWO MOKREGO POKŁADU – spotkanie październikowe

Spotkanie rozpoczęto" wybiciem szklanek" przez Tadzia Sobiegraja, wachtowego brata i jednocześnie kronikarza Bractwa. Przypomnę, że dzwon okrętowy podarował Bractwu Janusz Fąfara, a odnowił i przywrócił do życia Wojtek Kato. Nasze spotkania będziemy rozpoczynać i kończyć używając dzwonu Prócz stałych bywalców odwiedził nas Jurek Burzyński, absolwent TŻŚ, wydz. budownictwa wodnego, w towarzystwie swej profesorki i wychowawczyni Bogusi Kędzierskiej, naszej siostry w Bractwie. Było mnóstwo wspólnych tematów i wspomnień. Prezes Stanislaw Januszewski przedstawił aktualną sytuację Fundacji i poinformował o efekcie starań w kwestii właściwego miejsca dla NADBORA, WRÓBLINA i BARKI IRENA. W wyniku mediacji

prof. Alfreda Dubickiego doszło do złagodzenia stanowisk stron, tj. RZGW i Fundacji w kwestii poszukiwania przyszłościowego miejsca postoju statków. Sądzimy, że to dobry początek współpracy w miejsce arbitralnych poleceń urzędu względem użytkowników wód i nabrzeży. Na początek przywrócono możliwość korzystania z energii elektrycznej, której byliśmy pozbawieni przez dłuższy czas. Kronika Bractwa znajduje się w opracowywaniu u Tadzia Sobiegraja. Nie spieszymy się; spokój sprzyja jakości odtwarzania przeszłości. Rysiu Majewicz zapowiedział dalsze kontakty z Ratuszem w sprawach udziału Fundacji i Bractwa we współpracy na rzecz miasta i regionu. Bogusia Kędzierska wspomniała o pracy Kresowiaków i obchodach rocznic tragicznych wydarzeń na Wołyniu. Janusz Fąfara mówił (i napisał na stronie) o LUBECKIM ex.WARMIA, stuletnim statku przemieszczonym przez Czesia Szarka z Wisły do wrocławskiej stoczni MALBO na odbudowę, po czym powróci na Wisłę. Roman Kotwicki opowiedział o swej corocznej wyprawie wędkarskiej na Nord Cap; fantastyczne eskapady. Adam Bartold zaprasza na spotkania swego klubu OLWIZ oraz na wyprawy organizowane przez cały rok. Jest w czym wybierać. Podarowany Bractwu przez Witka Szabłowskiego komplet roczników miesięcznika NASZE MORZE został oprawiony i ubogacił nasza bibliotekę. Zachęcamy Braci i Sympatyków do przekazywania różnych materiałów, gadżetów o żeglugowej, stoczniowej i odrzańskiej tematyce, które w przyszłości zostaną wyeksponowane w Muzeum Odry. W br. roku nasz najmłodszy Braciszek Tymotetusz Efimowicz rozpoczął edukację w zerówce i obiecał wraz z rodzicami przybyć na spotkanie wigilijne Bractwa w dniu 13.grudnia. Pierwszy raz był na Nadborze mając 4 m-ce. Witamy ponownie i pamiętaj Tymi, że NADBÓR i WRÓBLIN to też Twój statek. Do zobaczenia na pokładzie! Jadzia Barglik - Kłosowska, już tradycyjnie swoje imieniny i urodziny obchodzi na WRÓBLINIE. Były życzenia, toasty, kwiaty i mnóstwo łakoci na stole co dokumentują załączone fotki. Z satysfakcją odnotowaliśmy, że panie coraz liczniej reprezentowane są na spotkaniach. Zachęcamy do wizyt na naszych statkach te panie, które jeszcze nie towarzyszyły swoim mężom czy partnerom. Bywa sympatycznie, miło i ciepło, a to wszystko za sprawą gospodarzy Ani

i Mietka oraz za Waszą obecnością drodzy Sympatycy i Członkowie Bractwa. Najbliższe spotkanie Bractwa - 8 listopada o g. 17.00. na WRÓBLINIE, na które w imieniu naszej łodziarskiej społeczności serdecznie zapraszam. Zbyszek Priebe Bractwo Mokrego Pokładu

PS. 1.Fotki prezentują uczestników Bractwa, Jubilatkę i Solenizantkę, Tadzia z klangiem oraz foto. w siedzibie firmy MULTIKOP w Bydgoszczy, z szefami firmy Jurkiem Misztalem i Mirkiem Butt-Hussaimem.

PS 2. Dla informacji podaję, że dnia 22 stycznia 2013 roku (Dzień Dziadka) spotykamy się w Klubie Muzyki Literatury przy pl. Kościuszki we Wrocławiu, u Rysia Sławczyńskiego, a w lutym zamierzamy spotkać się w Izbie Pamięci Zespołu Szkół Żeglugi przy ul. Brueckner 10.

Zbigniew Priebe

Energia elektryczna dla Muzeum Odry

Od pierwszych dni października RZGW we Wrocławiu przywrócił dostawę energii elektrycznej dla statków Muzeum Odry FOMT, jak nas poinformowano „z troski o zbiory Muzeum Odry FOMT", ale tylko przez zimę, do kwietnia 2013 r. W tym czasie musimy znaleźć inne źródło zasilania statków. Dobre i to.

Szkoła w mieście

We wrześniu rozpoczęto we Wrocławiu realizację nowatorskiego projektu edukacyjnego, który w tym roku szkolnym pilotażowo obejmuje 13 szkół różnych szczebli. Uczniowie tych szkół uczestniczą w lekcjach prowadzonych w wytypowanych, 42 instytucjach Wrocławia, m.in. na wyższych uczelniach, w muzeach, teatrach, domach kultury. Znalazła się wśród nich Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, stawiając do dyspozycji organizatorów programu Muzeum Odry FOMT. Na statkach prowadzić będziemy m.in. lekcje muzealne i warsztaty i przybliżać młodzieży dziedzictwo przemysłu i techniki Wrocławia i Odrzańskiej Drogi Wodnej. Obok Fundacji w programie czynny jest m.in. wrocławski Ogród Botaniczny, Uniwersytet Wrocławski, Uniwersytet Przyrodniczy, Wrocławski Park Wodny, Muzeum Współczesne, Teatr Polski, wrocławski Ogród Zoologiczny

Program „Szkoła w mieście" w całości finansuje miasto, a pomysł zasadza się na tym by obecność uczniów w różnych miejscach Wrocławia była systemowa, by stanowiła stały element procesu nauczania, by „klasą" stała się miejska przestrzeń. Na podstawę programową „Szkoły w mieście" składa się:

- tworzenie sytuacji sprzyjających poznawaniu otoczenia, w którym przebywa uczeń oraz instytucji i obiektów, z których będzie w przyszłości korzystał,

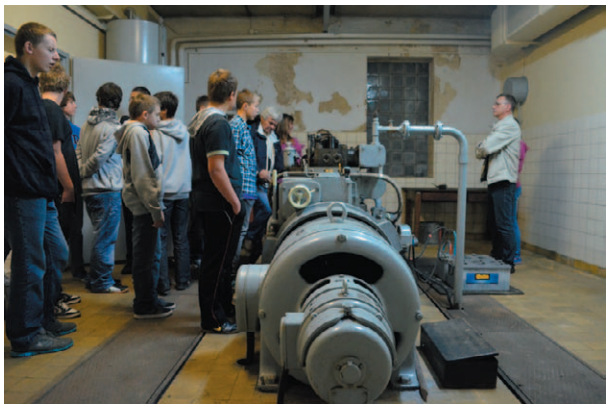
- umożliwianie uczniowi udziału w różnych wydarzeniach społecznych i kulturalnych w roli odbiorcy i twórcy kultury, uczenie przy tym wyrażania swoich przeżyć i emocji,
- przybliżanie tradycji i obyczajów lokalnych, narodowych, rozbudzanie poczucia przynależności do społeczności lokalnej, regionu, kraju,
- umożliwianie poznawania środowiska przyrodniczego, budzenie zainteresowania i szacunku dla otaczającej przyrody i wychowanie do życia w harmonii z przyrodą,
- wspieranie rozwoju sprawności psychofizycznej uczniów, prowadzenie zajęć niezbędnych do rozwoju psychoruchowego.

Projekt wiąże się również z nominacją Wrocławia na Europejską Stolicę Kultury 2016 roku. Staje się to szansą dla poszukiwania nowych form edukacji kulturalnej i społecznej młodzieży, także wyzyskania w procesach oświatowych i edukacyjnych potencjału miasta i miejskich instytucji kultury, co znakomicie wesprzeć może działania szkół, różnych szczebli i typów.

Program pilotażowy, w roku szkolnym 2013/2014 rozszerzony zostanie o dalsze szkoły i instytucje. Docelowo obejmie wszystkie szkoły. Szerzej dowiedzieć się można o nim na stronie internetowej: www.wroclaw.pl, skąd też informacje czerpaliśmy.

Dzień Otwarty Amplifikatorni w Świdnicy

14 października 2012 roku Fundacja w porozumieniu ze spółką Orange udostępniła zwiedzającym stację wzmacniakową sygnału telefonicznego w Świdnicy przy ul. Tołstoja. Obiekt ten pochodzi z 1939 i stanowi niezwykły przykład połączenia schronu przeciwgazowego ze stacją wzmacniakową sygnału telefonicznego. Jest to jeden z kilku tego typu zespołów w Europie, zachowany w doskonałym stanie, z oryginalnymi instalacjami i wyposażeniem wnętrz.



Pomiędzy godziną 9 i 14 zwiedzający mogli poznać historię tego miejsca oraz obejrzeć poszczególne pomieszczenia kompleksu. Do udziału w wydarzeniu zostały zaproszone świdnickie szkoły, którym osobliwości tej budowli objaśniała kustosz Sowiogórskiego Muzeum Techniki Wioletta Joanna Wrona. Techniczne tajniki przekazu informacji doskonale ilustrowali natomiast członkowie Świdnickiego Klubu Krótkofalowców (SP6PZG), którzy na terenie zabytkowego zespołu wyjaśniali zasady działania fal radiowych, na żywo łącząc się z najdalszymi zakątkami ziemi.

Europejskie Dni Dziedzictwa 2012

W pierwszych dwóch weekendach września Fundacja Otwartego Muzeum Techniki kolejny raz wzięła udział w Europejskich Dniach Dziedzictwa. 8 i 9 września na pokładach holownika parowego Nadbor oraz dźwigu pływającego Wróblin zwiedzający mogli usłyszeć opowieści kapitanów żeglugi na temat życia codziennego na barkach, w czasach gdy transport odrzański kwitł. Dodatkową oprawę stanowiły fotografie sprzed 50 lat, zapis codziennego życia na rzece ludzi, którzy swe kariery związali z Odrą.

Z kolei 15 i 16 września w parowozowniach w Dzierżoniowie, w Sowiogórskim Muzeum Techniki zorganizowano mini zlot samochodów z okresu PRL-u oraz prezentowano i opowiadano o eksponatach związanych z ginącymi zawodami, przemysłem, techniką i życiem codziennym mieszkańców Gór Sowich.

Mityng Militarny

29–30 września Grupa Militarni Wrocław zorganizowała drugi Mityng Militarny w Dzierżoniowie. Prowadzono go na terenie parowozowni Sowiogórskiego Muzeum Techniki. Podobnie jak rok temu przybyli miłośnicy militariów z całej Polski, gościnnie pojawiła się też grupa rekonstrukcyjna z Czech.

Prezentowano zabytkowe sprzęty, pojazdy, mundury. W sobotę przed południem sformułowano kolumnę pojazdów militarnych, których korowód przejechał przez Bielawę i Pieszyce, zaś po 13 na placu przed dworcem PKP w Dzierżoniowie dokonano oficjalnej prezentacji pojazdów.

Punktem kulminacyjnym była rekonstrukcja dwóch potyczek z okresu II wojny światowej, w tym starcia żołnierzy sowieckich z polskimi we wrześniu 1939 roku.

Po południu liczni zwiedzający wraz z powracającymi na teren parowozowni pojazdami, udali się na prezentacje zorganizowane na terenie SMT, trwające do niedzielnego południa.

Smak Dziedzictwa

Sowiogórskie Muzeum Techniki FOMT prowadzi w szkołach powiatu dzierżoniowskiego lekcje muzealne. Prezentujemy wystawę „Zabytki techniki Gór Sowich", na 17 rolapach i na tym tle opowiadamy o dziedzictwie kultury technicznej regionu, o górnictwie rud ołowiu, cynku i srebra, węgla kamiennego, o przemyśle włókienniczym, energetyce wodnej, młynach, tartakach, liniach ko-

lejowych, mostach etc. Lekcja dla klas młodszych prowadzi Wioletta Joanna Wrona, dla młodzieży licealnej Stanisław Januszewski. Niektóre z zajęć prowadzone są na terenie parowozowni dzierżoniowskich. Te, podobnie jak w szkołach, łączymy z warsztatami, w trakcie których młodzież poszukuje nowych programów użytkowych dla wyłączonych z eksploatacji, często porzuconych hal fabrycznych, linii kolejowych, mostów, wież ciśnień etc.

Działania te znalazły wsparcie Starostwa Dzierżoniowskiego, a jego dotacja umożliwia prowadzenie zajęć w 10 szkołach powiatu. Zwykle realizujemy dwie sesje, w których uczestniczą dwie do czterech klas. Zakładamy, że do zakończenia programu w grudniu 2012 r. w naszych lekcjach udział weźmie ok. 1000 uczniów.

FOMT na konferencjach międzynarodowych i krajowych

Ostatnie miesiące obfitowały w spotkania poświęcone historii techniki i archeologii przemysłowej. W kilku swą obecność zaznaczyła również Fundacja Otwartego Muzeum techniki.

- XIV Międzynarodowa Konferencja imienia Igora I. Sikorskiego, Uniwersytet Lotnictwa Cywilnego Sankt – Petersburg, 22-25 maja 2012.

Coroczne spotkanie historyków lotnictwa zgromadziło jak zawsze liczne ich grono, z Rosji i Europy. Prof. Stanisław Januszewski zaprezentował dzieje Warszawskiego Towarzystwa Lotniczego „Awiata" (1910-1912), pierwszej polskiej wytwórni samolotów i szkoły pilotów, organizatora pokazów lotniczych na Polu Mokotowskim w 1911 r., mecenasa rodzimego ruchu lotniczego. Uwagę skoncentrował na działalności wytwórni samolotów, produkcji licencyjnych Farmanów, Bleriotów, ich losach oraz na promocji działalności wytwórni.

I Bałtyckie Seminarium Muzeów Morskich, Centralne Muzeum Morskie, Gdańsk 4 – 5 września 2012.

Uwagę koncentrowano wokół przyszłości statków-muzeów nad Bałtykiem.

- Statków-muzeów, okrętów wojennych – samodzielnych atrakcji czy uzupełnienia wystaw muzealnych?
- Form ochrony prawnej zabytkowych statków i okrętów.
- Zachowania i konserwacji.
- Użytkowania, działalności edukacyjnej, wystawienniczej oraz komercyjnej.

Udział w spotkaniu wzięło ponad 20 specjalistów ze wszystkich krajów bałtyckich. Gościem specjalnym był brytyjski specjalista – Eric Kentley uczestniczący w niedawno ukończonej renowacji „Cutty Sark" w Londynie i rewaloryzacji miejsca ekspozycji tego historycznego statku. Prof. Stanisław Januszewski przedstawił historyczne statki Muzeum Odry FOMT.

V Międzynarodowa Konferencja Konserwatorska, Muzeum Narodowe Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie, 5–6 października 2012.

Tym razem uwagę skoncentrowano na problematyce zachowania i konserwacji zbiorów muzealnych, obrady prowadząc w trzech blokach tematycznych obejmujących zagadnienia

- konserwacji zachowawczej obiektów zabytkowych
- eksploatacji obiektów zabytkowych oraz
- potrzeb kadrowych i warsztatowych w zakresie konserwacji zbiorów.

Sesję ostatnią prowadził prof. Stanisław Januszewski, członek Rady Programowej Konferencji, tradycyjnie prowadzonej z udziałem Polskiego Komitetu Narodowego Międzynarodowej Rady Muzeów ICOM. Przedstawił również problematykę związaną z doświadczeniami Fundacji Otwartego Muzeum Techniki na polu studiów podyplomowych archeologii przemysłowej, której poświęcił też obszerną publikacje książkową pt. „Szkoła archeologii przemysłowej".

Dr inż. Wacław Hepner, absolwent Studiów prowadzonych pod kierunkiem prof. S. Januszewskiego, uwagę zwrócił na zabytek techniki jako narzędzie procesu dydaktycznego. Swe wystąpienie ilustrował przy tym eksponatami sewj bogatej kolekcji gaźników samochodowych.

Mgr inż. Piotr Sworzeń, absolwent uwagę zwrócił (w sesji I) na problemy utrzymania i konserwacji zabytkowych maszyn.

W sesji II Wioletta J. Wrona, kustosz Muzeum Odry FOMT, przedstawiła problematykę rewitalizacji kanałów londyńskich, uwagę zwracając na programy tych prac, cele i skutki społeczne realizacji.

Przedmieście Oławskie we Wrocławiu, przemiany, Muzeum Miejskie Wrocławia, Wrocław – Ratusz 9–10 października 2012

Już po raz kolejny Muzeum Miejskie, we współpracy z Kołem Przewodników przy Oddziale Wrocławskim PTTK i Stowarzyszeniem Wratislavia Amici, podjęło problematykę przedmieść Wrocławia. Tym razem uwagę sesji i towarzyszącej jej wystawy stało się Przedmieście Oławskie w procesach przemiany urbanistycznej, gospodarczej i kulturowej, od średniowiecza po czas nam współczesny. Przypomniano również najważniejsze wydarzenia historyczne oraz znaczące osobistości związane ze wschodnimi terenami miasta, znajdującymi się za Bramą Oławską.

Prof. Stanisław Januszewski przedstawił zabytki techniki Przedmieścia Oławskiego, Agnieszka Włostowska rozwinęła zaś swoje studium publikowane w serii wydawniczej FOMT Archeologia Przemysłowa w Polsce (t. 2) pt. **Usługi, warsztaty i przemysł na ul. Romualda Traugutta we Wrocławiu.**

Zabytki w lasach

Główny Specjalista ds. Dziedzictwa Kulturowego w Lasach Państwowych Piotr Kozarski wykonał na podstawie danych przesłanych z nadleśnictw, regionalnych dyrekcji i innych samodzielnych jednostek Lasów Państwowych, „Raport z inwentaryzacji zabytkowego dziedzictwa kulturowego będącego w zarządzie Lasów Państwowych". Raport jest cennym opracowaniem. Wypełniając wymogi Ustawowe inwentaryzuje różne obiekty dziedzictwa kulturowego pozostające w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe. Ukazuje zarówno zasób dóbr kultury jak i koszty jego utrzymania. Podkreśla, ze majątek ten często nie jest ściśle związany ze statutową działalnością PGL LP, a jednak (w imieniu Skarbu Państwa) Lasy muszą o niego dbać. Nie jest łatwo go zbyć, nawet gdy zupełnie nie jest LP potrzebny do prowadzonej działalności.

Raport Piotra Kozarskiego daje dobre podstawy dla optymalizacji działań ochrony dóbr kultury narodowej prowadzonych przez LP..

Niestety, nie on zawiera pełnej inwentaryzacji dziedzictwa kulturowego, ponieważ jednostki administracyjne LP zgłaszając poszczególne obiekty nie kierowały się pełnym rozpoznaniem. Brak jest m.in:

- kopalń (w samych Górach Sowich jest ok. 800 udokumentowanych lokalizacji);
- obiektów technicznych z okresu II wojny światowej;
- niektórych linii kolei szerokotorowych i kolejek wąskotorowych.

Raport nosi charakter inwentaryzacyjny, więc oczywiście nie wartościuje przedstawionych obiektów ani ich elementów. Nie ocenia ich także w kontekstach szerszych, wykraczających poza zakres administracyjny LP.

Najlepszym przykładem mogą być dzieła Twierdzy Srebrnogórskiej. P. Kozarski wskazuje na zabytkowe i ciekawe konstrukcje mostowe, nie uwzględniając przebiegającej po nich trasy normalnotorowej Kolejki Sowiogórskiej, która na odcinku o dużym wzniesieniu stawała się tam koleją zębatą.

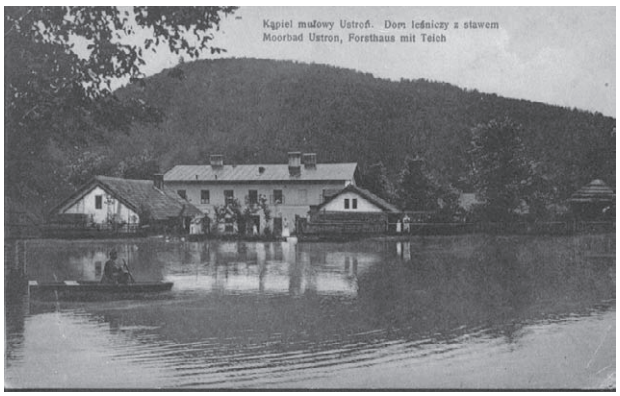
Ze względu na to, że utrzymywanie czy rewitalizacja zabytków leżą na marginesie statutowej działalności Lasów Państwowych (ale uwaga ta dotyczy niemal wszystkich kategorii właścicieli/użytkowników substancji zabytkowej w Polsce) ich stan techniczny jest z reguły niezadowalający. Niektóre obiekty ulegały przebudowom i modernizacjom bez pełnej wiedzy o ich wartościach zabytkowych.

Zdaniem niżej podpisanego - celem wszelkich działań powinno być prawne oddzielenie substancji zabytkowej od nie zabytkowej. Umożliwi to otwarcie dwóch różnych dróg postępowań z majątkiem. Ułatwi jego zagospodarowanie lub zbycie, jasno określi zasady postępowania remontowego lub inwestycyjnego poprzez wskazanie, co jest godne ochrony, jakiej ochrony, i dlaczego. Zmniejszy ilość środków jakie trzeba będzie ponieść na każdym etapie procesu budowlanego. Zniweluje do minimum ryzyko błędnych rozwiązań, zubożenia, czy zniszczenia cennych elementów. Zmniejszy koszty utrzymania tego zasobu (przez nadleśnictwa, regionalne dyrekcje jak i w skali ogólnej LP).

Równocześnie uzyskamy pewność, że:

– został przeanalizowany cały zasób materialny dziedzictwa kulturowego,
– zostaną oddzielone obiekty leżące poza terenem administrowanym przez PGL LP,

Głuszyca, jeden z 5 stawów – zbiorników retencyjnych



Ustroń, Nadleśnictwo, od 1885 w budynku walcowni Hildegarda z 1820 r.

Drawieński Park Narodowy, binduga nad Kanałem Suchym

Osieczno –schron ciężki typu B-Werk Dromader

– środki przeznaczane na rewitalizację skierowane zostaną na obiekty najcenniejsze.

W przypadku takiego podejścia do problemu – rozwiązanie to mogłoby stać się wzorcowym dla innych administratorów dziedzictwa kulturowego majątku skarbu Państwa.

Aby to osiągnąć - bazując na wykonanym Raporcie, należało by:

1. Wykonać pełne rozpoznanie aktualnych form ochrony dziedzictwa (ochrona prawna przez wpis do rejestru zabytków, miejscowe plany zagospodarowanie przestrzennego, Gminna Ewidencja Zabytków, ochrona dziedzictwa w ramach Parków Narodowych, Krajobrazowych czy Kulturowych etc.),

2. Zlecić wykonanie pełnego rozpoznania substancji zabytkowej wyspecjalizowanej instytucji lub specjalistom posiadającym: wykształcenie z zakresu historii: techniki, architektury, założeń parkowych oraz posiadającym stosowne uprawnienia Ministra Kultury,

3. Wykonać najpierw ogólne karty inwentaryzacyjne, a nastepnie, na ich bazie – karty ewidencyjne zabytków, ograniczone do obiektów najrozleglejszych, najcenniejszych, lub tylko do najcenniejszych fragmentów innych, wskazanych w kartach inwentaryzacyjnych,

4. Jeżeli któryś z tak wybranych obiektów ma wykonaną już Kartę Ewidencji Zabytków – odstąpić od zlecenia jej wykonania, ew. tylko ją uzupełniając,

5. Wystąpić do wojewódzkich konserwatorów zabytków o wpis na listę najwartościowszych z udokumentowanych obiektów oraz uzupełnienie dotychczasowych o najcenniejsze odkryte elementy,

6. Wystąpić do Instytucji odpowiedzialnych za dziedzictwo narodowe o sfinansowanie lub chociaż dofinansowanie wykonania w/w prac ewidencyjnych dóbr kultury. Zbadać możliwość dofinansowania z funduszy Unii Europejskiej.

7. Wykonać raport końcowy w formie:

- katalogu obiektów do zbycia z jasno określonymi w kartach wytycznymi ochrony i informacją o możliwości obniżenia ceny nabywczej obiektu ze względu na jego walory jako dobra kultury narodowej,
- katalogu obiektów do przekazania w zarząd różnym organizacjom, na wniosek organu samorządowego celem znalezienia sposobu ich utrzymania, np. poprzez znalezienie sposobu dofinansowania utrzymania obiektu i prowadzonej w nim działalności, znalezienie partnera inwestycyjnego, publiczne udostępnienie obiektów, prowadzenie działalności gospodarczej, itp,
- katalogu obiektów pozostałych do zagospodarowania przez PGL Lasy Państwowe.

8. Występować o środki zewnętrzne na wykonanie prac ratunkowych, zabezpieczających i rewitalizacyjnych najcenniejszych obiektów,

9. Wykonać przewodnik po turystycznych szlakach bazując na najciekawszych, odkrytych czy remontowanych obiektach, wg opracowanych zasad.

Powyższe, powinno zostać wykonane z poziomu Dyrekcji Generalnej LP. Ale może być wykonane także z poziomu dyrekcji regionalnych jak i z poziomu nadleśnictw. Należy tylko podjąć konkretne decyzje.

Jak pisze Piotr Kozarski: „Warunkiem przetrwania spuścizny kulturowej w Lasach Państwowych i przekazania jej następnym pokoleniom jest powszechne zrozumienie wartości zabytków, potrzeby ich ochrony, konieczności prac konserwatorskich i znajomości regulacji prawnych. Zarządzający zabytkowym obiektem często nie ma wystarczającej wiedzy w tym zakresie. /…/ Ciągle jeszcze posiadanie zabytkowego dzieła architektury i budownictwa wiąże się z nieuzasadnionymi obawami. Dotyczą one najczęściej kłopotów z utrzymaniem obiektu i spełniania stawianych przez służby konserwatorskie wymo-

gów, co traktowane bywa jako ograniczenie prawa w dysponowaniu nieruchomością."

Formułowane tutaj propozycje wychodzą naprzeciw tym ocenom, a także wniosku końcowego Autora Raportu, który pisze: „Nie chodzi /…/ o to by [zarządzający rejestrowymi obiektami] prowadzili samodzielne prace konserwatorskie zastępując, wbrew obowiązującym przepisom /…/ uprawnionych do tego specjalistów, lecz by potrafili w porę zauważyć zagrożenie dla zabytku oraz źródła tych zagrożeń. W porę – to znaczy w momencie, w którym można jeszcze przeciwdziałać niebezpiecznym zjawiskom i eliminować je bez wysokich nakładów."

Ryszard Majewicz

Wiersz na cześć melioranta leśnego

A konkretnie – na cześć Onufrego Sikorskiego – inżyniera melioracji wodnych, Starszego Specjalisty ds. Gospodarki Wodnej i Dróg w Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych we Wrocławiu, odchodzącego na emeryturę w lutym 2006 r.

Płaczą wody pod szczytami
Na nizinach szok, demolka
Olek żegna się z lasami
Więc i my żegnamy Olka
Wody z brzegów wystąpiły
Bunt podniosły leśne drogi
W desperacji szlak zgubiły
By łamali ludzie nogi
Pójdą w niwecz Twe zastawy
Pełne wdzięku i urody
Nawet protest wniosły żaby
Bo w retencji braknie wody
Hołubione Twe przepusty
Co się już zatkały żalem
Chcą by rozpacz ich w zapusty
Sąd rozpatrzył w Trybunale
Wszystkie leśne melioracje
Porzucone, pełne chuci
Wniosą w zemście apelację
Aby sprawność Twą przywrócić
Ale Tyś rzekł: Ja chromolę
Chcę wygody, spać co rana
Łyknę grysik, poswawolę
a robotę Wam zostawiam
Kiedy zechcesz wspomnieć pracę
Zapraszamy na spotkanie
Będzie miło, ranek z kacem
Z bólem głowy na śniadanie
Byś nie odwykł już od pracy
Trzeba częściej się spotykać
Podsuń zawsze z dwa tematy
A nasz problem to zagrycha
Kiedy już będziesz zacną osobą
I pamięć czasem nie odpali
Przypomnij o tych co byli z Tobą
I w dowód tego się podpisali
Jako dodatek do emerytury
Miłemu koledze w dowód sympatii
Koleżanki i koledzy –
Z RDLP we Wrocławiu

Tu następują podpisy koleżanek i kolegów Adresata wiersza - pracujących ówcześnie w RDLP we Wrocławiu.

Autorem wiersza jest Bolesław Sawaryński – wtedy także pracownik RDLP we Wrocławiu.

Onufry Sikorski nie mógł jednak rozstać się z lasami. Najpierw – jeszcze przez pół roku wdrażał do pracy swoich następców – by następnie w kilku Nadleśnictwach RDLP we Wrocławiu nadzorować należyte wykonywanie robót melioracyjnych.

Zmarł 6. maja 2007 r. Cześć Jego Pamięci.

Ku Pamięci Wszystkich Zmarłych meliorantów leśnych – Pracowników Lasów Państwowych, wiersz odnalazł i zabezpieczył dla Następnych Pokoleń

Kpt „Nemo"

Korespondencje prosimy kierować na adres:
H/P „Nadbór", Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail: nadbor@fomt.pl; http://www.fomt.pl. „Bractwo Mokrego Pokładu"
Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

Mecenasi Biuletynu: Malbo Sp z o.o., Fundusz Regionu Wałbrzyskiego,
Gdańskie Melioracje Sp. z o.o., Żegluga Bydgoska