



III SEJMIK ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ - SEJMIK ODRZAŃSKI

W tym roku został zorganizowany dnia 6 czerwca na przystani przy Hotelu Wodnik we Wrocławiu. Był jednym z wielu wydarzeń związanych z obchodzoną w tym roku inicjatywą Samorządowego Roku Rzeki Odry 2018. Jednym z zaproszonych gości był Marszałek Województwa Dolnośląskiego Cezary Przybylski, który powiedział: „*zależy nam jednak nie tylko na promocji, ale także na realizacji wszelkich projektów związanych z przywróceniem Odrze funkcji transportowych, współgrających z inwestycjami przeciwpowodziowymi, prowadzonymi na rzece i jej dopływach. Transportowe wykorzystanie Odry zdecydowanie wpłynie na poprawę spójności terytorialnej naszego województwa i całej Polski Zachodniej. Będzie tanim i ekologicznym uzupełnieniem oferty dla transportu towarowego*”.

Aktualności



W wydarzeniu tym brała również udział Fundacja Otwartego Muzeum Techniki. Na nadbrzeżu przy Hotelu dzięki pomocy załogi użyczonego nam przez Wody Polskie – RZGW we Wrocławiu pchacza Castor przycumowała barka Irena – mobilny element Muzeum Odry, której ładownie i wystawy zwiedzać mogli zaproszeni na konferencję goście.

100 lat polskich Sił Powietrznych

Przypominamy ich narodziny, wystawami „Skrzydłaci Rycerze Rzeczypospolitej”, ‘Awiacja Korpusów Polskich na Wschodzie, 1917-1918”, „Orły Niepodległej”, wzajemnie się dopełniającymi, krążącymi między szkołami Wrocławia, Jeleniej Góry, Nowej Rudy. Towarzyszą im publikacje, swoiste katalogi.

To z jednej strony kolejny tom studiów Dolnośląskiej Akademii Lotniczej, w tym roku w całości monograficzny, przypominający przeloty i rajdy europejskie, afrykańskie, azjatyckie, transatlantyckie z udziałem lotników polskich w latach 20/30 XX w. realizowane. Z drugiej zaś obszerny katalog, też monograficzny, przypominający kariery i losy żołnierzy 1 Polskiego Oddziału Awiacyjnego powstałego w 1917 przy I Korpusie Polskim gen. Józefa Dowbor-Muśnickiego, po roku zlikwidowanego przez Niemców. To słownik biograficzny ok. 300 pilotów, obserwatorów, mechaników, personelu naziemnego Oddziału, opatrzone obszernym wstępem mówiącym też o wkładzie jaki żołnierze Awiacji I Korpusu wnieśli w budowę narodowych sił powietrznych Polski. Mowa o tym także w słowniku biograficznym 36 lotników, którzy jako pierwsi złożyli 16 grudnia 1918 na Polu Mokotowskim przysięgę na wierność Rzeczypospolitej i ruszyli

do boju na front wojny z Ukrainą, Powstania Wielkopolskiego, wojny polsko-bolszewickiej, opublikowanym dzięki wsparciu programu Niepodległa.

W cieniu tych działań dotowanych z Narodowego Centrum Kultury MKiDN oraz z Urzędu Marszałkowskiego woj. Dolnośląskiego, ze Śląskiego Kłastru Lotniczego, Zakładu Szybowcowego w Jeżowie, Schneider Batterien SA, Asmet-u z Piastowa k/Warszawy, firmy Lemet w Branicach i in. przygotowujemy obszerny słownik biograficzny Polaków, w latach Wielkiej Wojny służących w siłach powietrznych Rosji, Austro-Węgier, Niemiec, Francji, Wielkiej Brytanii, Belgii. Zakładamy, że ukaże się do listopada 2018 r., a obejmie ponad 1800 nazwisk, znakomicie dopełniając tom I opublikowany w końcu 2017 roku, obejmujący ponad 1600 nazwisk Polaków czynnych na polu myśli lotniczej lat 1647 – 1918 – „cywili”.

Marcin Wrzesiński



Konferencja Muzealnictwa Rzecznego i Morskiego

Z inicjatywy Narodowego Muzeum Morskiego prowadzona jest od niemalże 20 lat, każdorazowo co dwa lata tam gdzie obecność muzealników z całej Polski wesprzeć może lokalne działania na rzecz ożywienia rzek, ochrony dziedzictwa materialnego i duchowego, rozwoju muzealnictwa akwaticznego.

Niepoślednie miejsce w sieci muzeów rzecznych Polski zajmuje Muzeum Odry FOMT, jedyne zasadzone na zabytkowych statkach, już pięciu. Było gospodarzem V Konferencji Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego Polski, w roku 2006.

Tegoroczny Kongres miał miejsce w Wyszogrodzie i w Płocku, w tamtejszych Muzeach Wisły. Jak zwykle stał się okazją do przeglądu nowych inicjatyw, których co roku coraz więcej, a i stare krzepną.





Z naszej strony prezentowaliśmy program rewitalizacji prac konserwatorskich z dotacji Gminy Wrocław na statkach (Irena i Nadbor) prowadzonych i projekt Kapitańskich Opowieści też od kilku lat realizowany, w tym roku koncentrujący uwagę na warunkach socjalnych załóg statków odrzańskich, stylach i jakości życia na ich pokładach.

Podróż Kraba

290 maja ruszyliśmy naszym pchaczem ze Szczecina do Wrocławia. Rejs poprzedziło usunięcie 3 ton wody z zęzy – z udziałem szczecińskiej Ship Service, zainstalowanie nowych akumulatorów – daru ZAP Sznajder Batterien S.A. z Piastowa k/Warszawy, sporo wysiłku mechanika - Daniela Anielewicz i wykonanie szeregu prac porządkowych na pokładzie, z prostowaniem tablicy sygnałowej włącznie – czy przez kilka godzin zmagał się kpt. Wojciech Kato i Damian Bernaszuk – wolontariusz FOMT.



Niżej podpisany, z uwagi na wątle w materii rejsu kwalifikacje zajął się pokładu zmiataniem.

Ruszyliśmy "Kraba" nie oszczędzając, na pokładzie pozostawiając Kpt. Kato i Damiana, który płynąc walczył z instalacją elektryczną jednostki. Przywrócił ją do życia i co było zaskoczeniem także radiostację pokładową.

Bezpieczni na łódzie wznosiliśmy modły by wszystko co ma nawalić, nawaliło, nawaliło na tyle skutecznie byśmy zdołali wykonać niezbędne naprawy i bez stresu ruszyli w rejs wrześniowy Odrzańskiej Odysei, z barką przy pchaczu.

Zabrzmni to dziwnie, ale każdy telefon z barki wprowadzał nas w zadowolenie, w euforię wręcz gdy przekazano nam, że wibracja śruby przekłada się na wibrację koła sterowego, którego stałe trzymanie w mocnych kapitańskich rękach jest niezbędne, bowiem pchacz sam z siebie ma tendencje kręcenia na wodzie bąka.

Drugiego dnia rejsu, sześć kilometrów przed Gozdowicami działania odmówiło sprzęgło. Załoga z pchaczem stanęła w krzakach.

Gwałtowny desant Jacka Króla i podpisanego sprawił, że kolejnego dnia statek inspekcyjny szczecińskiego RZGW odprowadził Kraba do przystani Kopalni Piasku w Bielinku. Stamtąd po kilku dniach zabrał go „Łoś” szczecińskiej firmy Fabiko i z przygodami (ukradli wodę na rzece), szorując po dnie dobrnął do Malczyc, do służby, właśnie z udziałem Ministra uruchomionej.



Parę kroków dalej stanął w błocie, w tzw. Porcie Malczyce. Gdy się z niego wydostanie i dotrze do Wrocławia naszych czytelników natychmiast o tym dziwie poinformujemy.

Na razie uradowani wynikiem samodzielnej podróży Kraba przygotowujemy się do prac remontowych, popsuło się to co popsuć się miało, chociaż załoga Kraba ma inny w tej kwestii pogląd. Ale jakby nie było mamy demokrację i każdy może swobodę wypowiedzi sprawdzać.

Stanisław Januszewski



Remont Nadbora

Po powrocie holownika ze stoczni Hubertus wzięliśmy się za wymianę izolacji i okładzin ściennych kajut dziobowych. Nieco czasu straciliśmy na analizę ofert na wykonanie prac zasadniczych, które składała m.in. stocznia Hubertus i firma In-Tech Andrzeja Indriana. Najciekawszą złożył Adam Bujak z Bytomia Odrzańskiego.



Teraz praca wre. Dwoją się i troją wykonawcy prac elektrycznych, stolarskich, spawalniczych, hydraulicznych. Za kilka dni wkroczy Silpur i położymy na ścianach działowych i burtach jednostki piankę poliuretanową zamkniętą komórkowo,

Przed nami masa pracy, drobnych, zdawałoby się banalnych prac, zawsze kłopotliwych, zmuszających do szukania wykonawców, materiałów. Z tym ostatnim nie jest źle.

Właśnie firma Lapp Polska podarowała nam 150 m przewodu elektrycznego. Zdawało się, że starczy. Nie starczyło, podobnie jak śrub, które ofiarował nam Asmet z Piastowa k/Warszawy, a nie chcieliśmy więcej, by nie chomikować nadwyżek, teraz wiemy – iluzorycznych.



Zabytkowy młyn – areną kulturalnych eventów

Młyn motorowy „Nowość” przy ul. Warszawskiej 8 został uruchomiony w roku 1928 i pracował z przerwami do 1968 (40 lat). Najnowsza historia młyna okazała się dla niego łaskawa, ponieważ nowo powstałe w 2007 roku Stowarzyszenie na Rzecz Gminy Zabrodzie „Bractwo Zabrodzkie” zainteresowało się jego losem. W 2013 na wniosek Fundacji Otwartego Muzeum Techniki decyzją Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków młyn i jego wyposażenie zostały wpisane do rejestru zabytków.

Od roku 2013, z inicjatywy prof. Stanisława Januszewskiego z Fundacji Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu, po raz pierwszy zorganizowano w młynie:

- Europejskie Dni Dziedzictwa (we wrześniu),
- Noc Muzeów (maj 2014), które stały się imprezami cyklicznymi.



W młynie zorganizowano też wydarzenia jednorazowe np. *Projekt gotowanie – moja pasja* (2015), *Dzień Młynów* (2016).

Od 2015 r. cyklicznie organizowany jest też *Piknik rodzinny – Pożegnanie lata* (I dekada października), a w 2018 r. po raz pierwszy odbył się *Piknik integracyjny „Razem łatwiej”*, który również może stać się wydarzeniem cyklicznym.

Młyn „Nowość” stał się miejscem spotkań młodzieży szkolnej, która może spędzić czas podczas sportowej rywalizacji na boisku lub też przy ognisku na pieczeniu kiełbasek.

Uczniowie z okolicznych szkół odwiedzają licznie wystawy czasowe, przygotowane w młynie z okazji wydarzeń cyklicznych. Wystawy obejmują różną tematykę, od prezentacji kolekcji własnych np. zbioru filizanek, monet i medali, prac plastycznych, po wystawę gruzińską, czy też wytwory terapii zajęciowej wychowanków Domu Pomocy Społecznej.



W roku 2018 zaplanowano przeprowadzenie *I Turnieju Siatkówki Plażowej* w okresie letnim. Umiejscowienie wszystkich imprez ma na celu popularyzację dziedzictwa kulturowego i integrację lokalnej społeczności.

Arkadiusz Redlicki

Dziedzictwo

Fabrykanckie rezydencje Bielawy

Gdy mowa o architekturze to zwróćmy również uwagę na bielawskie wille fabrykanckie Dierigów, jedne z najokazalszych na Śląsku, pochodzące z lat 1881 i 1894, o rozczłonkowanych bryłach i bogatym detalu, czerpiącym czy to z manieryzmu północnoniemieckiego, czy to z tradycji renesansu, nasuwających analogie z pysznymi pałacami znad Loary.



Wnętrza willi z 1881 r., szczególnie sali balowej z balkonem i hallu głównego z klatką schodową stanowią znakomite przykłady wystroju wnętrz willi fabrykanckich, o wysokich walorach artystycznych, wskazujące i na role właścicieli jako mecenasów kultury. Po II wojnie światowej w willach mieścił się zakładowy dom kultury „Bielbaw-u” oraz przedszkole i żłobek. Od kilku lat funkcjonuje w roli luksusowego zespołu hotelowo-gastronomicznego.

Równie wyszukаныmi formami zaskakuje willa zbudowana w 1889 r. – od lat 40.XX w. pełniąca rolę siedziby dyrekcji bielawskiego „Bieltex-u”. Także tutaj bogaty detal architektoniczny elewacji i wnętrz, czerpiący z modnego w Bielawie manieryzmu niemieckiego, świadczy o prestiżu należnym jej właścicielowi.

Neomanierizm czytelny jest również w architekturze willi właściciela przędzalni z 1870 r. przy ul. 3 Maja 33, o tyle interesującej, że w jej szczycie znajdujemy dwa medaliony przedstawiające prądkę na tle panoramy fabryki oraz Hermesa z kotwicą na tle statku – znaku stanu kupieckiego, przypominającego obecność przemysłu bielawskiego na rynkach światowych.

Gdy mowa o pałacach kapitalizmu bielawskiego to sięgnąć można również ku architekturze cmentarnej. Przywołajmy grobowiec rodziny Postpischillów z 1870 r., utrzymany – podobnie jak pobliski kościół – w stylu neogotyckim ze sklepieniem krzyżowym. To również znak – komunikat stanu ekonomicznego bielawskiego przemysłu, jego roli w życiu społecznym regionu i pomnika przedsiębiorczości jednostki, a pamiętamy, że fabryka Postpischillów przy ul. Wolności 94 była jedną z pierwszych tkalni mechanicznych w Bielawie.

O pozycji kapitalisty świadczy również jego willa, którą wyróżnia architektura czerpiąca z wzorców ikonograficznych renesansu. Ku tej tradycji odnosi również rezydencja innego właściciela fabryki włókienniczej usytuowana przy ul. Wolności 80, pochodząca z 1915 r., odznaczająca się prostą kubicką bryłą z ryzalitem partii wejściowej, mansardowym dachem i skromnym, neoklasycystycznym detalem elewacji i wnętrza (klatka schodowa, sala balowa), w ostatnich latach pełniąca rolę zakładowego domu kultury „Bieltex-u”.

Jedną z najokazalszych pozostaje również dawna rezydencja fabrykancka przy ul. Cmentarnej 2 (od wielu lat pełniąca funkcje wielorodzinnego domu mieszkalnego), odwołująca ku architekturze tzw. włoskiego stylu willowego. Wyróżnia ją prostopadłościenna bryła, horyzontalnie dzielona pasami gzymsów, z rozległymi otworami okiennymi w bogatej oprawie, wśród których wyróżnia się tzw. okno weneckie sali balowej. Frontony nad oknami, podobnie jak nadproże portalu wejściowego, oparto na kariatydach, a w pasie przydachowym, wieńczonym gzymsem kostkowym, a dalej szerokim schodkowym gzymsem dachowym, wprowadzono motywy roślinne.



Stanisław Januszewski

Śmigłowcem po radar

Trwająca między Izraelem i Egiptem wojna na wyczerpanie rozpoczęta po wojnie sześciodniowej zwróciła uwagę ZSRR. Sowieci, chcąc odzyskać prestiż na Bliskim Wschodzie, zaczęli dostarczać Egipcjom uzbrojenie i sprzęt - czołgi, samoloty, rakiety oraz elektronikę. Sam konflikt charakteryzował się walkami toczonymi wzdłuż Kanału Sueskiego.

Akcje komandosów, naloty i ostrzał artyleryjski były codziennością. Izraelskiemu lotnictwu dawały się też znaki nowoczesne radary, które ich przeciwnik otrzymał od ZSRR. Ograniczały one pole manewru izraelskim samolotom.

W 1969 roku Izraelczyków najbardziej niepokoił posiadany przez Egipt radar P-12, najnowocześniejszy stworzony przez ZSRR. Był w stanie wykrywać samoloty lecące na najniższej wysokości. Zlokalizowano go w okolicy Ras Gharib i natychmiast dokonano udanego nalotu na jego pozycję. Okazało się jednak, iż zbombardowano atrapę, a prawdziwy P-12 wciąż działa, ukryty na pustyni. W grudniu lokalizacja radaru została odkryta na zdjęciach lotniczych przez sierżantów jednostki technicznej wywiadu wojskowego. Stanowisko przypominało obóz Beduinów, zaś sama stacja radarowa mieściła się w dwóch skrzyniach postawionych na ciężarówkach ził. Stanowisko wyglądało na nieuzbrojone i niechronione. Początkowo

zamierzano zbombardować stację, lecz porucznik Jechiel Haleor z jednostki technicznej zasugerował, że radar można zwyczajnie ukraść. Izraelscy dowódcy pomysł zaakceptowali. Przetransportowaniem skrzyń miały zająć się śmigłowce Sikorsky CH-53 *Sea Stallion*. Samo zaś stanowisko radarowe zdobyć mieli elitarni izraelscy spadochroniarze.



Izraelski Sikorsky CH-53 *Sea Stallion*, (źródło: http://www.cavok-aviation-photos.net/Israel/CH53_914.jpg)

W nocy po przygotowaniach do operacji trzy śmigłowce CH-53 przeleciały nad Zatoką Sueską i wypuściły desant sześćdziesięciu sześciu izraelskich komandosów w okolicy stacji radarowej. Spadochroniarze w pełni odziani byli w jasne mundury słabo widoczne na tle piasku, taką samą tkaniną owinęli broń. Wkrótce odnaleźli stację i podkradli się do niej. Podzieliwszy się na dwie grupy, blokującą i atakującą, zaatakowali egipskie stanowisko. Po krótkim starciu komandosi opanowali stację zabijając dwóch wrogich żołnierzy i czterech biorąc do niewoli. Trzem Egipcjanom udało się uciec. Izraelczycy znaleźli również dokumenty na temat radaru. Rozpoczęto demontaż stacji.

W wyniku komplikacji natury technicznej i sprzętowej trwał on ponad godzinę zamiast planowanych trzydziestu minut. Po demontażu przybył pierwszy *Sea Stallion*. Podczepiono do niego główną skrzynię z aparaturą radarową, po czym śmigłowiec uniósł się w górę. Po chwili pilot odkrył, iż waga ładunku przekracza tonaż śmigłowca, mimo

to zdołał unieść radar. W trakcie lotu nad zatoką pojawiły się nowe problemy. Ciężar ładunku zaczął szkodliwie działać na śmigłowiec, pojawiło się duże ryzyko katastrofy. Mimo to zamiast przepisowo zrzucić ładunek, pilot zdecydował się kontynuować lot. *Sea Stallion* wraz z swoim ładunkiem bezpiecznie wylądowali na lotnisku. Wkrótce po nim przyleciał również CH-53 z drugą skrzynią, a następnie trzy śmigłowce poleciały po komandosów i przetransportowały ich z powrotem do Izraela.

Przechwycony radar został zbadany przez ekspertów sił powietrznych. Dzięki temu odkryto nowe metody walki elektronicznej. Po raz kolejny udowodniono, że niewielki oddział elitarnych żołnierzy może zmienić losy wojny.

Michał Lityński

Muzeum Poczty i Telekomunikacji

Świdnicka

Nie sposób wyobrazić sobie wielkiego miasta bez ulicy, przy której skupia się życie kulturalne, mieszczą największe firmy, domy handlowe, galerie, hotele i modne restauracje. Nie sposób wyobrazić sobie Wrocławia bez ulicy Świdnickiej.



Jest to jedna z najstarszych ulic w mieście, wytyczona w 1241 r. Do przełomu XVIII i XIX wieku Świdnicka była niczym niewyróżniającą się ulicą, taką, jak wiele innych we Wrocławiu. Budowa dworców kolejowych na początku XIX wieku sprawiła, że stała się ona ulicą łączącą je z rynkiem. Zachęciło to właścicieli firm, hoteli, sklepów do lokowania ich przy Świdnickiej. Wiele wydawnictw gazetowych, literackich i muzycznych umieściło przy Świdnickiej swoje lokale. Najbardziej znaną, bo poza granicami Wrocławia i Śląska, było wydawnictwo Wilhelma Gottlieba Korna. Spadkobiercy założonej w 1732 r. firmy, oprócz gazety „Schlesische Zeitung” wydawali literaturę niemiecką, francuską i polską, przewodniki po Wrocławiu i Śląsku, podręczniki szkolne i atlasy geograficzne. Świdnicka była siedzibą znanych Wrocławskich marszandów, którzy oprócz sprzedaży i aukcji dzieł sztuki organizowali wystawy malarstwa współczesnych malarzy śląskich, sztuki francuskiej itp., ciesząc się we Wrocławiu dużą popularnością. Wielkim powodzeniem cieszyły się cukiernie oraz lokale oferujące różne napoje alkoholowe: piwo, wysokogatunkowe wina i likiery, kawiarnie i restauracje mieszczące się w popularnych hotelach „Biały Jeleń” i „Monopol”.

Odwiedzano znana wytwórnię likierów Rolanda, która „swoimi likierami z dodatkiem ananasów, wanilii, róży, fiołków, kawy i czekolady rozślawiała miasto Wrocław” oraz winiarnię Christiana Hansena. W Sali Balowej winiarni, oferującej czerwone wina Bordeaux i wina burgundzkie, wydawane były bale dla ziemiaństwa i burżuazji

Wrocławia oraz wydzielone specjalne stoliki dla uczonych i artystów miasta. Ci ostatni przesiadywali również chętnie w „Café Fahrig”, kawiarni „Zamkowej” i w pałacu Kornów. Wiek XIX i początek XX były dla Świdnickiej okresem najświetniejszego rozwoju. Wznoszono eleganckie sklepy, domy handlowe, galerie dzieł sztuki,

ekskluzywne kawiarnie, pałacowe rezydencje Wrocławskiej finansjery i reprezentacyjne gmachy użyteczności publicznej. Mieściły się tu przedstawicielstwa wielkich banków, urzędy – Generalna Komendantura i Wyższy Sad Krajowy. Swoją siedzibę znalazł tu nawet Konsulat Amerykański. Teatr Miejski, otwarty 13 września 1841 r. zainaugurował sezon tragedią J. W. Goethego „Egmont” z muzyką L. van Beethovena. Wystawiano najbardziej wówczas znane przedstawienia teatralne i operowe. Pod koniec XIX wieku, w pobliżu kościoła Bożego Ciała,

wzniesiono wielki pomnik Wilhelma I, rozebrany w 1945 roku.

Lata powojenne i współczesne to okres odbudowy ulicy, a potem różnych, nie zawsze szczęśliwych dla Świdnickiej inwestycji, jak np. trasa W-Z, „tnąca” ulicę i przerywająca ciąg handlowy i komunikacyjny. Na Świdnickiej przemieszały się architektoniczne style różnych epok, wzniesiony 1992 r. budynek Solpolu sąsiaduje z zachowanym średniowiecznym kościołem św. Doroty.

Magda Kanak

Górnictwo

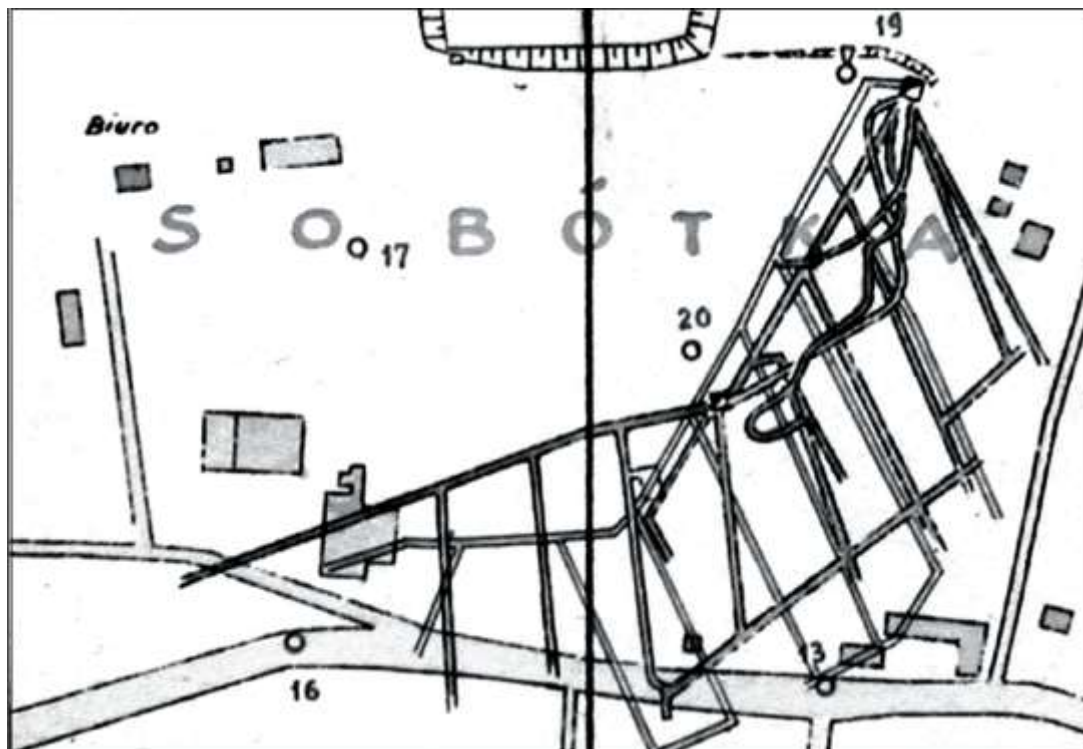
Kopalnia magnezytu w Sobótce

Kopalnia magnezytu położona jest w zachodniej części miejscowości Sobótka, a eksploatacja głębinowa prowadzona była do połowy lat 60. XX w. na obszarze ograniczonym od płn. szosą Sobótka - Strzeblów, zaś od płd. szosą Sobótka - Świdnica, w terenie opadającym ku płn., w odległości ok. 2 km. na zachód od centrum Sobótki.

Na powierzchni obszaru górniczego funkcjonował zakład przeróbki magnezytu wyłączony z eksploatacji w 1995 r., dysponujący piecem szybowym prażalniczym, sortownią oraz młynownią.

Magnezyt węglan magnezu jest minerałem stosowanym w produkcji materiałów ogniotrwałych i cementu Sorela, w przemyśle chemicznym, papierniczym, farbiarskim, elektronicznym oraz do produkcji magnezu metalicznego. Ico później, bo w 1920/21 r. rozpoczęto Eksploatację złóż magnezytu w Sobótce, rozpoczęto w latach 1920-

1921. Występował tutaj w formie żył grubych (0,5 - 4,8 m), żył cienkich (0,5 - 0,1 m) i w formie siatki (grubość żyłek od kilku milimetrów do 0,1 m). Złoże wiąże się z wychodnią serpentynitu u podnóża masywu Ślęzy, którego powierzchnia wynosi ok. 500 tys. m². Złoże to rozpoznano robotami górniczymi do głębokości ok. 150 m.



Schemat wyrobisk kopalni magnezytu w Sobótce

Do końca II wojny światowej wydobyto w Sobótce 220.000 ton magnezytu, z którego otrzymano 111.000 ton magnezytu kaustycznego. W połowie 1946 r. wznowiono roboty górnicze w kopalni i prowadzono je do 1965 r. kiedy to kopalnię w Sobótce unieruchomiono. Do pocz. lat 80. XX w. z zalanych wyrobisk czerpano wodę pitną dla Sobótki. Z chwilą wstrzymania pracy przepompowni kopalnia została definitywnie zatopiona. Do roku 1995 w zakładzie przeróbczym kopalni prowadzono jeszcze uzdatnianie i przeróbkę magnezytu wydobywanego w kopalni w Wirach, którą Strzeblowskie Kopalnie Surowców Mineralnych przejęły w 1965 r. od Dolnośląskich Zakładów Magnezytowych w Świdnicy.

Kopalnię "Maria - Concordia" w Sobótce zbudowano w 1920/21 r. z inicjatywy firmy "Schlesische Magnesitgrube Zobten am Berge", eksploatującej ją do 1945 r. Po II wojnie światowej kopalnię magnezytu oraz kopalnie skalenia Sobótki (eksploatację prowadzono w l. 1764 - 1771, wznowiła ją w 1907 r. firma "Feldspat Ströbel G.m.b.H.") objęło Zjednoczenie Kamieniołomów Dolnośląskich w Świdnicy. W 1948 r. weszły w skład nowo powołanego Zjednoczenia Surowców Mineralnych w Jeleniej Górze, 1 stycznia 1951 r. - na mocy zarządzenia Ministra Przemysłu Lekkiego - zakłady otrzymały status Przedsiębiorstwa Państwowego pod nazwą "Strzeblowskie Zakłady Skalenia i Magnezytu" i podporządkowano je Centralnemu Zarządowi Przemysłu Ceramicznego. 1 stycznia 1955 r. - mocą zarządzenia Ministra Przemysłu Materiałów Budowlanych - dokonano zmiany nazwy Przedsiębiorstwa na "Strzeblowskie Kopalnie Surowców Mineralnych" a zarządzeniem nr 212/59 Ministra BiPMB przedsiębiorstwo podporządkowano bezpośrednio Zjednoczeniu Przemysłu Kruszyw, Kamienia Budowlanego i Surowców Mineralnych, a pośrednio Ministerstwu Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych. Nadzór nad przedsiębiorstwem sprawował Minister Przemysłu i Handlu a od 1 stycznia 1993 r. - Wojewoda Wrocławski.

Na złożu magnezytu Sobótki powstało kilkanaście szybów. W 1921 r. zglębiono szyb "Elza" i zlikwidowane do 1964 r. szyby "Lia", "Erna", "Martha I", "Renne", "Maria", "Anni", "Otto" i założono 9 poziomów, z których ostatni sięgnął głębokości 37 metrów.

Szyby te i łączące je wyrobiska kształtowały południową część kopalni. W roku 1942 szyb "Elza" zyskał na poziomie 8 połączenie z szybem "Piotr" a na poz. 4-tym z szybem "Ewa" pola północnego. Eksploatację pola południowego zakończono do lat 50. XX w.

Po II wojnie światowej eksploatacja prowadzona była głównie na polu północnym. Zglębiono tutaj w 1922 r. szyb "Ewa" i założono pięć poziomów wydobywczych, na głębokości 12, 17, 25, 35 i 45 metrów. Szyb "Piotr" zglębiony w 1922 r. posiadał tylko 2 poziomy: 3-ci na głębokości 25 m w stosunku do szybu "Ewa" i 4-ty na głębokości 35 m.

Na polach górniczych kopalni - południowym i północnym - powstało później, w latach 20/30/40. XX w. kilkanaście nowych szybów wydobywczych i wentylacyjnych, które likwidowano do lat 80. XX w., m.in.: "Martha II", "Peter", "Helena", "Karl", "Luft I" i kolejnych. Szyby prowadzono w obudowie murowanej z cegły lub betonowej, wyrobiska, o przekrojach ok. 2,0 x 2,5 m., prowadzone były zwykle w obudowie drewnianej, eksploatację prowadzono bez podsypki - co jest regułą w głębinowych kopalniach żyłowych. W związku jednak z tym, że wyrobiska 1-szego poziomu zalegały płytko pod powierzchnią ziemi (ok. 5-6 metrów) na terenie pól górniczych występują liczne zapadliska.

W 1921 r. na polu południowym zbudowano zakład przeróbczy z piecem szybowym w konstrukcji murowanej z cegły, o wydajności ok. 8 t/dobę magnezytu prażonego w temp. ok. 700°C. Piec opalany był gazem czadnicowym z gazogeneratora konstrukcji murowanej z cegły, usytuowanego w budynku zwartym z budynkiem zakładu przeróbczego od wschodu. Piec szybowy posadowiono w płd. części kompleksu przeróbczego. Surowiec transportowany był na pomost nad piecem dźwigiem towarowym o napędzie z silnika elektrycznego, pracującym w szybie wykonanym w konstrukcji stalowej, zwartym od południa z piecem. Po wypaleniu materiału poddawano go uzdatnianiu, sortując ręcznie na taśmach przebiegających w sortowni, zwartej z piecem od północy a następnie mielono w młynowni.

Na powierzchni pól górniczych: płd. i półn. pozostały do dzisiaj relikty budowli powierzchniowych kopalni. Do najbardziej okazałych należy jeden z szybów wentylacyjnych z betonowym i murowanym z cegły dyfuzorem, wieża nadszybowa jednego z szybów oraz budynek maszynowni wyciągu kopalnianego - obecnie mieszkalny, dawny budynek administracyjny kopalni - obecnie mieszkalny oraz place składowe

W Strzeblowskich Kopalniach Surowców Mineralnych utrzymano bogate archiwalia związane z robotami górniczymi prowadzonymi w Kopalni Magnezytu od lat 20. XX w. (kartografia górnicza, plany sytuacyjne terenu, dokumentacja techniczna budowli, maszyn i urządzeń służących przeróbce i uzdatnianiu magnezytu etc.).

Stanisław Januszewski

Dawne Sztolnie na terenie Wałbrzyskiego Zagłębia Węglowego

Lisia Sztolnia (Fuchsstollen)

Lisia sztolnia to zabytek wyjątkowy: pierwsza spławna sztolnia używana w górnictwie kamiennym na kontynencie europejskim. Inicjatorem jej drażenia był hrabia von Reden, ówczesny dyrektor Wyższego Urzędu Górniczego we Wrocławiu. Inspirację do jej budowy zaczerpnął podczas podróży po Anglii. Podobna sztolnia pod nadzorem jego brata Clausa Freidricha została wydrążona w górach Harzu w latach 1777-99. Lisią sztolnię zaczęto drażyć w 1791 roku na wzgórzu o tym samym imieniu na poziomie 410 m n.p.m. We wrześniu spiętrzone w niej wodę do głębokości 1m poprzez budowę odpowiedniej tamki. W dniu 18 września 1794 r. została uroczyście otwarta o czym świadczy kamień, który znajduje się obecnie przed jej wejściem, a kiedyś znajdował się na ścianie jednego z chodników pod ziemią. Samą sztolnię drażono aż do 1821 roku.

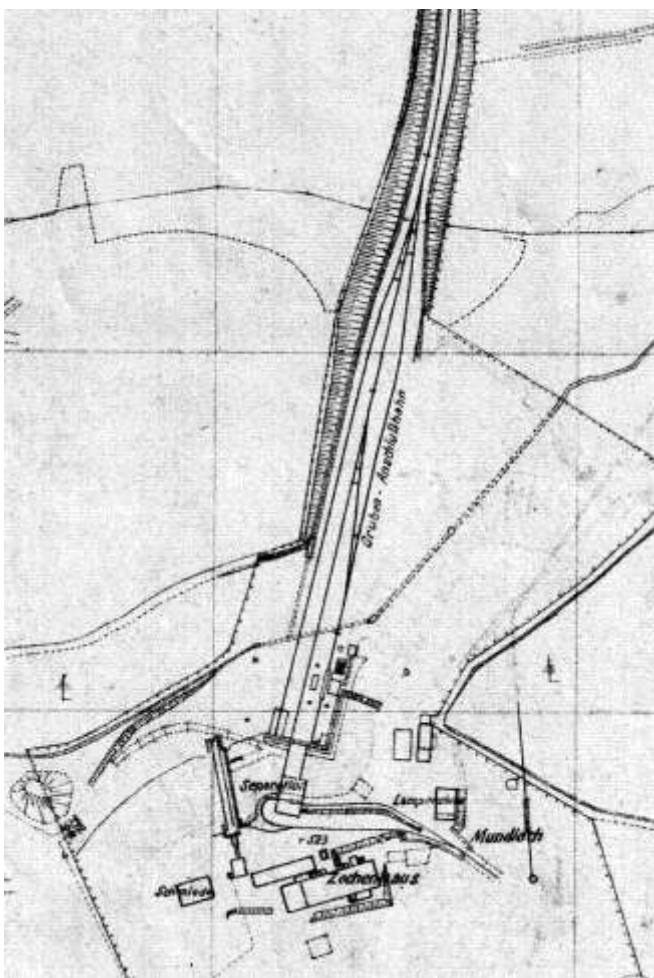
Od początku istnienia sztolni udostępniano ją w celach turystycznych kuracjom z pobliskich kurortów: Stary Zdrój i Szczawno Zdrój. Z ważniejszych gości zwiedzających „Lisią” sztolnię należy wymienić parę królewską Fryderyka Wilhelma III z żoną Luizą (1801 r.), ambasador Stanów Zjednoczonych w Berlinie, Adams, późniejszy Prezydent Stanów Zjednoczonych następnie w 1838 r. ich córkę Aleksandrę, ówczesną cesarową Rosji żonę cara Mikołaja I.

W 1816 r. sztolnię zwiedziła polska hrabina Izabela Czartoryska, która w pamiętnikach „Dyliansem po Dolnym Śląsku” szczegółowo opisała wygląd sztolni, sposób jej zwiedzania oraz sposób przyjmowania gości.

Ze względu na zwiększone zapotrzebowanie na węgiel, po połączeniu w 1853 roku linią kolejową Wałbrzycha z Wrocławiem wodę ze sztolni spuszczone, zabudowano torowisko i wprowadzono wózki. Po zgłębieniu szybu „Julia” w 1867 r. do poziomu sztolniowego i ciągnięciu węgla szybami sztolnia przestała pełnić rolę drogi transportowej.

Sztolnia Ernestina

Sztolnia o najpiękniejszym **portalu** wejściowym w całym Zagłębiu Wałbrzyskim. W połowie XVIII wieku, baron von Czettritz-Neuhaus założył kopalnię „Ernestine”, która wkrótce upadła. Nadana ponownie dnia 4 VII 1794 r. należała do barona Dyherrn-Czettritz. Była eksploatowana z przerwami. W 1909 r. połączona została z kopalnią Melchior pod nazwą von Kulmiz. Produkcja w 1806 r. wyniosła około 2 tys. ton. Węgiel wydobywano z niej aż do lat 30. XX w. Sztolnie Ernestina, wydrążono przelotowo przez górę Barbarka, jej wylot znajduje się na przeciwległym zboczu przy ulicy Wylotowej. W połowie drogi na szczyt istnieje zasypany szyb wentylacyjny. Sztolnia posiadała elektryczną kolejkę. Całość drażona w piaskowcu lub bez pośrednio w żyłę węgla



Sztolnia Amalia



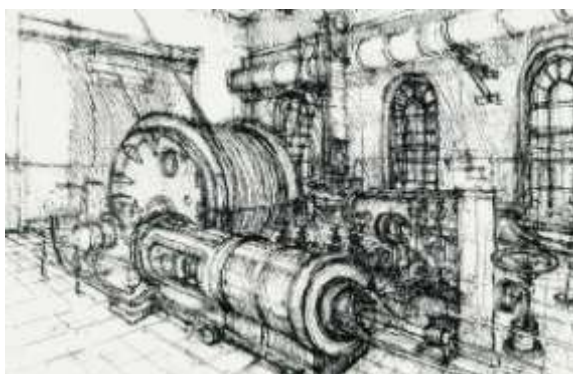
Została założona aktem nadania z dn. 24.X.1840 roku pod nazwą Melchior. Rozpoczęto w niej eksploatację cztery lata później. 23 marca połączono ją z położoną na przeciwnym stoku sztolnią Ernestine: połączona kopalnia otrzymała nazwę von Kulmiz. Amalia została wyłączona z eksploatacji w latach 20-tych.

Na krótko po wojnie została odwodniona i przywrócona przez Polaków, przynależała do pola kopalni Melchior, następnie od 1964 r. do kopalni Bolesław Chrobry. Została całkowicie zamknięta w latach 70-tych.

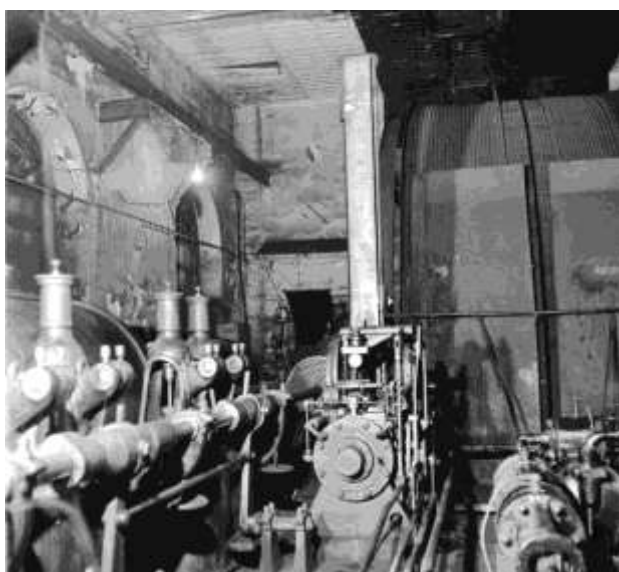
Mariusz Gaj

Parowa maszyna wydobywcza

Jeszcze z końca XX w, Wałbrzych mógł się pochwalić jedynym utrzymanym na Dolnym Śląsku parowym wyciągiem szybowym. Niestety jego walorów nie zauważyli „muzealnicy” wałbrzyscy, chciałoby się powiedzieć „muzealnicy z Bożej łaski”.



Czary goryczy przełamała budowa Parku Wielokulturowego „Stara kopalnia” kiedy to, przed kilku ledwie laty, po raz wtóry zabrakło woli jego ekspozycji. Dzisiaj wybrane elementy konstrukcji (część wieńca bębna linowego, jeden z cylindrów) ekspozowane są w parku rzeźb postindustrialnych, bo przecież nie w muzeum górnictwa, które ucieka od artefaktu ku tradycyjnym formom ekspozycji. Jeśli ktoś pomyśli, że jest inaczej to polecam spacer pod sortownię kopalni, znajdzie tam sporo elementów konstrukcyjnych wyciągu – porzuconych.



Wyciąg „Zbigniewa” powstał w 1898 r., zainstalowano go w maszynowni szybu „Zbigniew” kopalni „Victoria”, w szybie, w którym funkcjonował najpierw wyciąg klatkowy, po wojnie zastąpiony 20-tonowym skipem.

Ok. 1975 r. maszynę wyłączono z ruchu, z początkiem lat 80-tych objęto ochroną prawną – przez wpis do rejestru zabytków woj. Dolnośląskiego. Jeszcze w latach 90. XX w. była to maszyna wydobywcza, leżąca, bezpośrednio działająca, tłokowa, dwucylindrowa, bliźniacza. Nośnik liny stanowiły dwa bębny cylindryczne o średnicy 7000 mm. Moc maszyny sięgała 1000 KM. Należała ona do największych w górnictwie śląskim.

Konstrukcja silnika parowego, wyciągu i wyposażenia dodatkowego w postaci m.in. stanowiska maszynisty, szybowskazu, regulatora jazdy, tachografu samopiszącego była charakterystyczna dla maszyny wydobywczej, z tak wielkim powodzeniem stosowanej w górnictwie do lat 70. Uległa elektrycznemu wyciągowi szybowemu, który silnik parowy wypierał od początku XX w., który to proces od końca lat 40. XX w. zyskał przyspieszenia. Podobny „Zbigniewowi” los nie oszczędził i ok. 20 maszyn parowych, jeszcze w latach 90. XX w. pozostających w szybach kopalń górnośląskich. Dzisiaj znajdujemy ich w Polsce ledwie kilka. Po „Zbigniewie” pozostały relikty.

Stanisław Januszewski



Budownictwo lądowe

Z perspektywy starego dworca

Kolej budowana w II poł. XIX w. pozostawiła w żywej tkance miast czasami urbanistyczne wręcz założenia, do dzisiaj znaczące dla ich krajobrazów, estetyki i planu. Dla Wrocławia takim dziełem jest dworzec zbudowany w XIX w. przez Spółkę Akcyjną Kolei Wrocławsko - Świdnicko - Świebodzickiej (Breslauer Schweidnitz - Freiburger Eisenbahngesellschaft).

Dworzec autorstwa inż. Cochiusa składał się początkowo, w roku 1843, z dwóch jednokondygnacyjnych budynków usytuowanych po obu stronach krytego wiatu peronu oraz trójkondygnacyjnego, jedenastoosiowego budynku administracyjnego.

W latach 1870 - 1873 stary dworzec gruntownie przebudowano i rozbudowano wg. projektu Walthera Kyllmanna i Adolpha Heydena - zwycięzców rozpisanego w tym celu konkursu. Autorem fasady był wrocławski architekt Karl Lüdecke. Zastosowana w niej symbolika form architektonicznych i alegoryczna dekoracja rzeźbiarska urasta do rangi symbolicznej bramy miasta. Motyw łuku tryumfalnego (powtórzony w centrum elewacji północnej) z alegorycznym wyobrażeniem podróży i nowoczesności, stanowi gloryfikację handlu, kolei i przemysłu jako dźwigni postępu, który symbolizuje pędząca lokomotywa.

Po II wojnie światowej dworzec wykorzystywany był w znikomym stopniu, zważywszy jego skalę, tradycje i potencjalne możliwości. Wraz ze stopniowym ograniczaniem ruchu kolejowego malał też jego udział w obsłudze ruchu pasażerskiego Wrocławia pogarszał się też systematycznie stan techniczny budynków.



Po roku 1990 Polskie Koleje Państwowe zdecydowały o zamknięciu jednego z trzech największych i najstarszych we Wrocławiu, a zarazem jednego z naciekawszych architektonicznie dziewiętnastowiecznych dworców kolejowych w Polsce. Poszczególne jego części wydzierżawiono różnym podmiotom gospodarczym m. in. Teatrowi Polskiemu, zakładom usługowym, lokalom rozrywkowym, biurom i sklepom. Na peronach i torowisku urządzono największe w mieście targowisko.

Tak oto dworzec, jeden z najciekawszych przykładów dworca kolejowego typu czołowego w Europie, padł

ofiara systemu, w którym rabunkowa eksploatacja substancji materialnej urasta do rangi cnoty i nie znajduje miejsca na myślenie o jutrze, o perspektywie, o potrzebie ciągłej weryfikacji programów użytkowych.

Dworzec Świebodzki mógłby stać się istotnym czynnikiem kreującym współczesne centrum Wrocławia. Wymaga to jednak wyraźnego określenia zadań, których realizacja w jego obszarze byłaby pożądana, w perspektywie ogólnego planu porządkowania i rozwoju układu przestrzennego miasta. Racjonalna i skuteczna ochrona

dziedzictwa kulturowego, jakim nasycona jest strefa objęta ulicami Tęczową i Robotniczą, zbiegającymi się przy dworcowym placu, nie jest możliwa w sytuacji gdy mamy do czynienia z wieloma przypadkowymi użytkownikami substancji zabytkowej. W istniejących warunkach nigdy nie stworzą oni możliwości wsparcia nawet doskonałej koncepcji utrzymania zabytku. Jak na razie nawet tej nie opracowano.

Stanisław Januszewski

Mosty linii kolejowej

Druga połowa XIX i początki XX w. były okresem dynamicznego rozwoju kolei na Śląsku. Linie kolejowe obok swych podstawowych funkcji stanowiły również czynnik wzrostu gospodarczego oraz aktywizacji turystyki i rekreacji, na terenach przez które przebiegały. Charakter taki miał malowniczy, górski odcinek linii kolejowej „Bystrzyckiej”), łączący Świdnicę Kraszowice z Jedliną Zdrój.



Powstał w latach 1902-1904. Na dystansie długości ok. 24 km zbudowano ok. 34 mostów, wiaduktów i dużych przepustów, których liczba i bogactwo form konstrukcji (mosty kamienne, stalowe, żelbetowe o różnych ustrojach: sklepionych, kratowych, belkowych w różnych wariantach) zyskały szlakowi miano jednego z bardziej interesujących, tak pod względem technicznym jak i krajobrazowym. Niosą w sobie zapis stanu techniki budownictwa mostowego pierwszych lat XX w., kiedy to znakomicie, czerpiąc z doświadczeń zyskanych w trakcie wznoszenia mostów stalowych 2 połowy XIX w., opano metody łączenia różnego typu konstrukcji (kratownic/blachownic) oraz materiałów (beton, stal, kamień).

Wśród nich wyróżnia się most przecinający głęboką dolinę Bystrzycy na granicy Olszyna i Jedliny Zdroju. Jest to most trzyprzęsłowy ze środkowym przęsłem o dźwigarach kratowych ze wspornikami, na których podwieszono przęsła skrajne wykonane jako blachownice. Taki ustrój jest rzadko spotykany w budownictwie mostów kolejowych. Czerpie wzorce z budownictwa

mostów drogowych gdzie chętniej sięgano do konstrukcji wspornikowych. Ze stalową konstrukcją przęsła kontrastują filary i przyczółki betonowe z kamienną okładziną o fakturze „cyklopowej rustyki”, spoinowane, przydające budowli inżynierskiej architektury o historyzującej formie odwołującej do wzorców ikonograficznych budownictwa romańskiego.

O ogromie energii wydatkowanej na budowę linii zaświadcza nie tylko ziemne nasypy i wykopy pod torowisko, samo torowisko, mosty, wiadukty, stacje kolejowe, urządzenia sygnalizacyjne i inne, ale także większe i mniejsze przepusty, których liczba idzie w dziesiątki. Budowle zdawałyby się prozaiczne i banalne, przydają szlakowi kolejowemu dodatkowych walorów krajobrazowych, architektonicznych i inżynierskich, świadczących o sile działań podejmowanych przez człowieka na rzecz budowy linii kolejowych przełomu XIX/XX w.

Przepust w Olszynie, 1-przęsłowy o ustrój sklepionym, murowanym z cegły i ścianach bocznych oraz tarczach czołowych i skrzydłach murowanych z ciosów piaskowca należy do najbardziej okazałych na tej linii kolejowej. Ten

typ budowli znajduje szersze analogie na innych liniach kolejowych Śląska, m.in. na linii Wałbrzych - Kłodzko, pochodzącej z lat 1878 - 1880. Na przełomie XIX/XX w. chętnie stosowano łączenie cegły z kamieniem, dzięki czemu budowle inżynierskie zyskiwały urozmaicone elewacje.

Bardziej rozbudowanymi budowlami hydrotechnicznymi są liczne na tej linii kolejowej tzw. przepusty kaskadowe, z których największe — jak ten w Bystrzycy Górnej — zyskują światło rzędu 1,3 x 1,0 m i więcej (Lubachów 2,55 x 1,95 m) a woda — by zapobiec erozji płyty dennej — spływa szeregiem kamiennych stopni — kaskad, pokonując znaczne różnice wysokości, sięgające np. w By-

strzycy Górnej 5,5 m. Długości tych przepustów sięgają od 5 - 15 m.

Linie kolejową eksploatowano do poł. lat 80. XX wieku. W 1986 r. podjęto przeglądy i remonty torowiska i obiektów Inżynierskich. Do 1990 r. wykonano remont i konserwację niemalże wszystkich mostów. Z chwilą zakończenia tych robót zapadła jednak decyzja wyłączenia linii kolejowej z eksploatacji.

Miejmy nadzieję, że czas kanibali, którzy w latach 90. XX w. opanowali przedsiębiorstwa kolejowe minął, że wymierają też ich klony, że górski odcinek kolei „Bystrzyckiej” ożyje, służąc gospodarce, turystyce, kulturze.

Stanisław Januszewski

Budownictwo wodne

Henrichenburg – pomnik budownictwa wodnego

Węzeł wodny Henrichenburg położony jest na skrzyżowaniu kanałów Rhein – Herne i Dortmund - Ems, w miejscu gdzie drogi wodne krzyżują się w kierunku Dortmundu, Duisburga i Münster. Statki idące z- lub do Dortmundu muszą pokonać tutaj różnicę poziomów stopnia wodnego wielkości ok. 14,0 m. Spad kanału Dortmund – Ems pokonano w tym przypadku nie tradycyjną służą lecz podnośnią.

Niemcy analizując doświadczenia francuskie i belgijskie ogłosili z początkiem lat 90. XIX w. konkurs na podnośnię pod Henrichenburgiem. W jego wyniku wykrytaliżowała się idea podnośni pływakowej. Ten bowiem typ prezentuje budowla w Henrichenburgu – jedyna tego typu w świecie. Zbudowano ją w latach 1894 – 1898, a do eksploatacji oddano w 1899 r. Roboty budowlane i konstrukcyjne prowadziła firma Haniel & Lueg z Düsseldorfu wg. projektu inż. Gerdau. Piaszkowe filary z kamienia piaskowego projektował radca budowlany Hermann z Münster. Konstrukcja pływaków była dziełem firmy Ges. Harkot z Duisburga, urządzenia elektryczne wykonywała firma EAG vorm. Lahmayer & Co, Frankfurt/M. Spad podnośni w normalnych warunkach wynosił 14,5 m. ale mógł się zmieniać w granicach od 14,0 – 16,0 m.

Jest to podnośnia jednokomorowa, tzn. zbiornik wody, oparty na 5 pływakach, zanurzonych w studniach wypełnionych wodą, mógł służyć zawsze jeden statek ze stanowiska górnego do dolnego lub odwrotnie. Podnośnia ta mogła służyć statki o ładowności 600-700 ton. Komora wodna liczy 70,0 m. długości i 2,5 m. głębokości. Jej zamknięcia od wody górnej i dolnej wykonano w postaci bram podnoszonych w górę, odciążonymi przeciwwagami, zawieszonymi na stalowych linach.

Wszystkie maszyny, wyciągi i pompy podnośni uruchamiano elektrycznie z maszynowni wyposażonej w dwa agregaty prądotwórcze o napędzie parowym, o mocy 2 x 220 KM. Trzony śrubowe obracał silnik o mocy 150 KM,

bramy silnik o mocy 90 KM. Czas słuźowania statku wynosił 13 minut. Podnośnia funkcjonowała bez większych problemów technicznych do 1962 r. kiedy to oddano do eksploatacji nową, jednokomorową z dwoma pływakami, o komorze długiej na 90,0 m., szerokiej na 12,0 m. i głębokiej na 3,0 m., budowaną od 1958 r. (jej budowę projektowano już w 1928 r.). Umożliwia ona słuźowanie statków o ładowności do 1350 ton.

Starą podnośnię eksploatowano jako rezerwową jeszcze do roku 1970. Po wyłączeniu jej z eksploatacji długo nie potrafiono określić jej przyszłości. W 1979 r. zdecydowano się na konserwację urządzenia i otworzenie tutaj oddziału Westfalskiego Muzeum Przemysłu. Prace prowadzono do 1992 r. kiedy to „Altes Schiffshebewerk Museum” otwarło swe podwoje dla zwiedzających.

Łączy ono formułę muzeum tradycyjnego (z ekspozycją muzealną w pomieszczeniach dawnej maszynowni) z formułą skansenu technicznego, opartego na funkcjonujących w krajobrazie kulturowym budowlach – podnośni z 1898 r., starej słuzy szybowej z 1914 r., nowej podnośni (1962) i nowej słuzy z 1989 r. Funkcje muzeum dopełnia Centrum Informacyjne Urzędu Gospodarki Wodnej zbudowane przy nowej słuzy.

Powstał tutaj wyjątkowy park kulturowy, na wodzie i lądzie eksponowane są także zabytkowe jednostki pływające, w tym unikatowe holowniki parowe „Nixe” i „Cerberus”, w starej barce urządzono stałą ekspozycję muzealną, organizowane są corocznie parady parostatków

i wiele festynów historyczno - technicznych. Dzisiaj to jedno z najciekawszych muzeów żeglugi śródlądowej i budownictwa wodnego w Europie. Znajdujemy tu również wyjątkową śluzę, tzw. szybową. Jej budowę podjęto w 1908 r. Oddano ją do eksploatacji w 1914 r. Umożliwia

pokonanie różnicy poziomów 14,0 m. Komora liczy 95,0 m długości, 10,0 m. szerokości i 18,0 m. głębokości. Po obu stronach śluzy zbudowano po 5 otwartych zbiorników oszczędności. Oszczędność wody na tej śluzie sięgała 75%.



Śluza pełniła rolę rezerwy wobec podnośni hydraulicznej. Jej budowa stała się konieczna z chwilą budowy kanału Śródlądowego (Mittellandkanal) a to z uwagi na prognozowany, zwiększony ruch statków kanałem Dortmund –

Ems. Śluzę eksploatowano do 1989 r. Jej pracę przejęła nowa śluza, zbudowana również jako oszczędnościowa z dwoma parami zbiorników otwartych. Jej komora liczy 190,0 m. długości, 12,0 m. szerokości i 4,0 m. głębokości.

Umożliwia śluzowanie pojedynczych statków o ładowności 2300 ton lub zestawów pchanych o nośności 3600 ton. W 1994 r. zakończono prace konserwatorskie śluzy starej. Zdecydowano się na odcięcie kanału górnego i ekipozycję śluzy na „sucho”. Zlikwidowano prawie zbiorniki oszczęd-

nościowe. Tym niemniej planuje się w przyszłości odbudowę śluzy i włączenie jej do ruchu dla statków turystycznych bądź ekspozycję w awanportach i w komorze śluzy zabytkowych jednostek pływających.

Stanisław Januszewski

Wrocławskie śluzy komorowe

Gdy myślimy o stworzeniu Muzeum Techniki w organizmie miejskim Wrocławia, to w polu naszego widzenia znaleźć się muszą i budowle hydrotechniczne Odry śródmiejskiej, służące regulacji rzeki, żegludze. Jeszcze nie tak dawno zdawały się pozostawać porzucone. Nikt o nie nie dbał a i dzisiaj skromne i jakże niewystarczające środki na utrzymanie infrastruktury technicznej Odry kierowane są przede wszystkim na remonty budowli na żeglownych odcinkach Wrocławskiego Węzła Wodnego. Ale przecież i te powstałe niegdyś w obrębie centrum miasta wciąż utrzymują walory użytkowe.

Wciąż pełnią tradycyjne zadania, są niezbędne chociażby dla ochrony przeciwpowodziowej miasta. Te zadania, podobnie jak inne służące energetyce wodnej, rekreacji i turystyce można by realizować sprawniej gdyby zadbać o fizyczną kondycję Śródmiejskiego Węzła Wodnego i jego budowli.

Śródmiejski Węzeł Wodny ukształtował się już w wieku XIII piętrząc wodę w biegu Odry Północnej i Południowej, służąc żegludze i przemysłowi. Złożony jest z dwu stopni piętrzących: górnego i dolnego tworzących skomplikowany system budowli hydrotechnicznych, wzajemnie z sobą powiązanych. Na krótkim odcinku, pomiędzy mostami Pomorskim a Piaskowym i Młyńskim znajdujemy jaz Klary o proveniencji sięgającej średniowiecza, upusty przy młynach Klara i Maria, rynny robocze Marii i Klary, jazy i upust Macieja z XVII/XIX w., jazy i upusty wrocławskich elektrowni wodnych z lat 20. XX w., śluzy - Piaskową i Mieszczańską. Zatrzymajmy się przy tych ostatnich.

W średniowieczu żeglugę prowadzono przez ołbińskie koryto Odry, zlikwidowane w XV w. (reliktem pozostał staw przy ul. B. Prusa). Później główny szlak żeglugowy wiódł przez odgałęzienie Odry, obiegające Ostrów Tumski od północy. Zlikwidowano je po 1807 r. (reliktem — staw w Ogrodzie Botanicznym). Od 1794 r. żegluga prowadzona była odnogą Odry obiegającą Wyspę Piaskową od południa.

Pierwsze decyzje udrożnienia rzeki w obrębie miasta podjęto w 1742 r. Brak środków sprawił, że projekty budowy śluz opracowano dopiero w 1773 r., zaś prace budowlane przy śluzie Piaskowej rozpoczęto dopiero w 1791 r. a zakończono w 1794. Powstała wtedy pierwsza murowana śluza komorowa we Wrocławiu. Ten typ śluzy narodził się we Włoszech, Francji i Holandii z przełomem XV/XVI w. Wiadomo, że w 1556 r. istniała we Wrocławiu, przy jazu Macieja, drewniana śluza komorowa — jedna z pierwszych w Europie. Śluza Piaskowa po dzień

dzisiejszy utrzymała rozwiązania funkcjonalne i techniczne klasyczne dla śluz budowanych w XVIII i XIX wieku. Zlokalizowano ją w krótkim kanale przekopanym w południowej części wyspy Piaskowej, omijającym jaz Macieja. Współcześnie szerokość kanału wykonanego w cegle klinkierowej, którego koronę wzmocniono płytami z piaskowca, wynosi 7,6 m, długość użytkowa zaś 39,1 m. Pierwotnie śluza posiadała dwie pary wrót. Podczas jej przedłużania w 1882 r. dodano trzecie (obecnie zniszczone), konstruując tym typ tzw. śluzy oszczędnej, znanej w tym czasie już z niektórych kanałów niemieckich. Wrota dolne i górne otwierano i zamykano ręcznie przy pomocy dyszli z przeciwwagami z płyt stalowych zebranych w pakiety. Są to wrota stalowe, nitowane dwuskrzydłowe z krawędziami uszczelniającymi z drewna. Przelew wody następował przez otwory we wrotach, które zamykano pionowymi stalowymi zasuwami uruchamianymi ręcznie mechanizmem dźwigniowym. Śluzowanie odbywało się przez wprowadzenie barek do komory przy pomocy drągów.

Drugą śluzą Węzła Śródmiejskiego jest śluza Mieszczańska, pozostająca w obrębie stopnia dolnego, omijająca niegdyś jazy i upusty młynów miejskich „Przedniego” i „Średniego” (współcześnie elektrowni wodnych). Zbudowano ją także w latach 1791-1794 w układzie klasycznej śluzy komorowej z cegły. W latach 1832-1833 planowano jej przebudowę na śluzę komorową z przestawionymi głowami (kanał szerszy od wlotu, co pozwalałoby na zwiększenie przepustowości dzięki równoczesnemu śluzowaniu dwu barek). Projekt ten udało się zrealizować dopiero w latach 1874-1879. Długość kanału wynosi obecnie 41 m, szerokość 9,2 m, szerokość głów w świetle 5,34 m. Podobna śluza — wzorowana na budowanych w poł. XIX w. śluzach kanału Finow powstała w 1842 r. w Oławie. Dzisiaj w Niemczech - śluzy starego kanału Finow są odbudowywane. Komora zabytkowej śluzy oławskiej śluzy zaś za ... wysypisko śmieci.



Śluzy Mieszczańska i oławska to jedne z nielicznych, tak wczesnych i dobrze zachowanych w Europie śluz komorowych z przestawionymi głowami.

W 1904 r. rozpoczęto realizację wielkiego programu modernizacji Odry w obrębie Wrocławia. Powstał nowy szlak żeglugowy, zwany „współczesnym” uruchomiony w 1917 r. Powstały tutaj śluzy nowego typu — pociągowe, umożliwiające śluzowanie zespołów złożonych z barek i holownika. Żegluga Odrą śródmiejską zamierała, ustała definitywnie wraz z wybuchem II wojny światowej. Pozostały śluzy — już martwe, zamulone, ze zdewastowanymi wrotami, z sypiącym się oblicowaniem kanałów.

Od lat podnoszona jest potrzeba ich ponownego uruchomienia. Kończy się słowami lub pozornym działaniem, tak jak to ma miejsce w przypadku śluzy Mieszczańskiej, niby odbudowanej, ale dzisiaj trwale unieruchomionej.



Zabudowa zaś sztucznej wyspy oddzielającej jej komorę od nurtu Odry Południowej zakrawa na farsę, dokumentując co najwyżej prymat komercji nad kulturą.

Stanisław Januszewski

Motoryzacja

Zabytki motoryzacji z kolekcji Tomasza Dzieciątka

Samochody Bentley uważane były za najlepsze konstrukcje pojazdów lat dwudziestych. W roku 1931 firma Bentley Motors Ltd połączyła się z firmą Rolls-Royce. W roku 1955 Rolls-Royce wprowadził na rynek nową generację samochodów, w których silnik i układ napędowy pozostawał w wersji „R”. Nadwozie i podwozie było nowe o bardziej obłych kształtach i zmniejszonym rozstawie osi, tworzyło czterodrzwiowy, luksusowy samochód.



Marka i typ – BENTLEY S1

Rodzaj pojazdu – osobowy

Typ nadwozia – sedan

Rok produkcji – 1956

Pojemność i moc silnika – 4887 ccm/175 KM

Walter Owen Bentley był konstruktorem mechanizmów ruchomych, między innymi tłoków aluminiowych do silników samolotowych. W 1919 roku na salonie samochodowym w Londynie zaprezentował swój pierwszy sportowy samochód nazwany swoim nazwiskiem.

Samochody Bentley serii „S” podobne do Rolls-Royca Silver Cloud, wyposażono w silnik gaźnikowy, czterosuwowy, sześciocylindrowy, rzędowy. Silnik umieszczony z przodu samochodu, z zaworami ssącymi wiszącymi i wydechowymi stojącymi, średnica cylindrów 95,25 mm, skok tłoków 114,3 mm, posiada pojemność 4887 ccm i przy stopniu sprężania 8,0 uzyskuje moc 175 KM.

Napęd na koła tylne poprzez automatyczną skrzynkę biegów składającą się ze sprzęgła hydraulicznego i auto-

matycznej czterostopniowej przekładni planetarnej produkcji R-R licencji General Motors Hydromatic D.R.

Nadwozie stalowe z pokrywami silnika, bagażnika oraz drzwiami, ze stopu lekkiego, zbudowano na ramie podłużnicowej z niezależnym zawieszeniem przednim i tylną osią sztywną, hamulec zasadniczy hydrauliczny z mechanicznym urządzeniem wspomagającym, napędzanym od skrzynki przekładniowej. W latach 1955-59 wyprodukowano 3107 egzemplarzy.

Tomasz Dzieciątko

Muzeum „U Veterana” – Slatinice Muzeum

pensjonat, kawiarnia, 783 42 Slatinice 2, www.veteranmuseum.cz

<https://translate.google.pl/translate?hl=pl&sl=cs&u=http://www.veteranmuseum.cz/&prev=search>

Slatinice to uzdrowisko z wodami leczniczymi opisanymi w 1580 roku przez morawskiego lekarza Tomáša Jordána z Klausenburka. Budowa uzdrowiska rozpoczęła się w roku 1731, a później w 1733 roku w nowym miejscu powstało do dziś obecne sanatorium. Oryginalną architekturę można zobaczyć w zabytkowym budynku gdzie znajduje się jadalnia, restauracja, spa i gabinet zabiegowy.

Praktycznie naprzeciw sanatorium w odremontowanym starym gospodarstwie rolnym z 1850 r. o powierzchni ponad 400 metrów znajduje się ekspozycja kilkunastu samochodów z lat 30-tych. Są to eksponaty z tzw. „złotej ery motoryzacji”. Zbiory zawierają unikatowe pojazdy marek takich, jak: kabriolet Mercedes-Benz 200 W-21 z 1936, i Mercedesy: 130 H, 170 H i 190 SL. Motocykle marki BMW: R2 i R12, samochód BMW DIXI i BMW 335. Z samochodów jest VW KdF 82 z 1940 roku i VW Brouk (Garbus). Pojazdy można wynająć na wesela i inne uroczystości. W gablotach można zobaczyć wiele metalowych modeli samochodowych.

Budynek pensjonatu, kawiarni i muzeum



Pojazdy „złotej ery motoryzacji” – Slatinice

Jeden z boksów pokazuje dawny warsztat naprawy pojazdów i pojazdów konnych. Dawne tokarki, wiertarki napędzane pasami transmisyjnymi i różnymi przekładniami. Na ścianach widnieje wiele interesujących dawnych tablic reklamowych, zdjęć i innych ciekawych gadżetów.

Obiekt był dofinansowany z Unii Europejskiej w ramach rekonstrukcji zabytkowych dawnych obiektów. Po dobrej kawie i ciastku można obejrzeć ciekawy zbiór zabytkowych pojazdów.

Piotr Pluskowski





Jeden z boksów Muzeum



Wejście na teren sanatorium

Żegluga

Stocznia Dobrzeń

Hans Joachim Uhlemann w swoim opisie Odrzańskiej Drogi Wodnej pisze: km 163,7, prawy brzeg, prywatny tartak Reginka z Dobrzenia Wielkiego i warsztaty stoczniove Gabora.

W połowie 1946 roku spółka z ograniczoną odpowiedzialnością „Polska Żegluga na Odrze” z siedzibą we Wrocławiu przejęła między innymi warsztaty remontowe



w Dobrzeńcu.

Z dniem 1 stycznia 1950 r. w wyniku reorganizacji nowo powołane Państwowe Stocznie Rzeczne przejęły warsztaty remontowe w Dobrzeńcu. W wyniku kolejnej reorganizacji w 1951 r. warsztaty remontowe w Dobrzeńcu przeszły pod zarząd Kozielskiej Stoczni Rzecznej. Wydział Kozielskiej Stoczni Rzecznej w Dobrzeńcu nie posiadał nabrzeży, był wyposażony w slip poprzeczny bez rozrządu, na którym znajdowało się 5 wózków o nośności całkowitej 75 Mg. zapewniający budowę statków o długości 70 m.

Stocznia wyposażona była w żuraw budowlany i kryte magazyny. Kadłubownia dysponowała stanowiskiem obróbki stali i wydziałem prefabrykacji obsługiwanym



przez dwie suwnice bramowe.

Wydział wyposażeniowy dysponował ślusarnią, stolarnią, kuźnią i działem obróbki skrawaniem. W 1978 r. produkcja stoczni wynosiła 196 tys. roboczogodzin efektywnych, w tym budowa nowych jednostek zajęła 182 tys. rge. Spotkałem kiedyś w sieci bardzo ładne opracowanie mówiące o historii stoczni autorstwa „Masterleo”. Niestety, nie odnotowałem nazwiska autora – na pewno był nim mieszkaniec Dobrzenia, ale mimo tego przytaczam jego pełny tekst:

Dobrzeńska stocznia. Zamierzchle dzieje

„Jak wiadomo Dobrzeń leży nad Odrą, co wiąże się z tym, że rzeka sprawiała wiele kłopotów ale i dawała wiele dobrodziejstw np. pracę. Od dawien dawna, czyli gdzieś od połowy XIX w. mieszkańcy Dobrzecza i okolic znajdowali pracę w stoczni w Dobrzeńcu.



Według książki Triesta wydanej w 1864 roku, już wtedy budowano w Dobrzeńcu barki odrzańskie. Stocznia znajdowała się na wysokości starego jazu, którego szczątki można jeszcze zobaczyć. W związku z budową tegoż jazu przeniesiono ją na obecne miejsce. Na początku budowano w niej barki do 200 ton, naturalnie drewniane oraz zajmowano się remontami.



Przedwojenni szkutnicy byli cenionymi fachowcami. W latach dwudziestych XX w. właściciel stoczni, którym był Józef Mehl, postanowił stocznię zmodernizować. Niestety zabrakło mu funduszy i sprzedał ją Rafałowi Gaborowi z Odrowąża oraz jego wspólnikowi Bendixowi z Malczyc. Do roku 1929 remontowano barki i budowano nowe drewniane do 500 ton. Wybudowano też jedną barkę żelazną 500 tonową.



W latach 1929-1945 przeprowadzano tylko remonty. W roku 1945 w styczniu spalono budynek mieszkalny oraz biuro ówczesnego majstra i zarządcy Józefa Piechatzka. Następnie stocznia oraz przylegający do niej tartak Wiktora Reginka zostały upaństwowione. 1 maja 1945 przejął ją Zarząd Wodny w Opolu, a w 1946 r. przeszła pod zarząd Polskiej Żeglugi Odrzańskiej w Opolu. W 1950 r. została wydziałem Koziełskiej Stoczni Remontowej z dyrekcją w Koźlu. Po ponownym uruchomieniu produkcji wielu mieszkańców Dobrzecza i okolic znowu znalazło pracę w stoczni. Zatrudniono przede wszystkim byłych pracowników oraz byłych żeglarzy. Pod ich fachowym okiem zawód stocznio-wca zdobywało nowe pokolenie. W okresie powojennym zajmowano się głównie remontem barek które w dużej ilości w czasie wojny zostały uszkodzone. Z czasem zaczęto przechodzić do produkcji nowych barek i to nie tylko dla Polski, ale także dla

Holandii, RFN, a także dla Afryki - Nigerii. W czasie powojennym stocznia rozbudowana i unowocześniono. Odkupiono od państwa Kesslerów teren przylegający, gdzie postawiono pawilon socjalny oraz budynek biurowy. Na placu po byłym tartaku powstała duża hala produkcyjna. Spośród wielu osób które kierowały stocznia po wojnie, wymienię tylko niektórych. Od sierpnia 1946 Kazimierz Kreft, od stycznia 1948 Michał Kokot, od 1 marca 1975 Józef Kokot, od 1 grudnia 1981 inż. Piotr Kierek, od 1 września 1989 Andrzej Kokot, od 15 grudnia 1991 do 31 grudnia 1992 Bernard Reginek”.

W 2001 roku stocznia stała się własnością firmy „Zbigniew Nowakowicz Biuro Handlowe RENOD”. Od 2001 do 2011 roku działała na terenie stoczni również firma Przedsiębiorstwo Produkcyjno - Handlowo - Usługowe „Navistor Stocznia Dobrzeń Sp. z o.o.

Janusz Fąfara

Dźwig pływający”

Dźwig pływający „Wróblin” zbudowany został w latach 1938 - 1939 w stoczni A. Riedel w Fürstenbergu nad Odrą. Po zakończeniu II wojny światowej znalazł się we Wrocławiu. Wraz z innymi statkami technicznymi - pogłębiarkami, szalandami, pontonami itp. przekazany został Rejonowi Dróg Wodnych we Wrocławiu, który później przekształcono w Zarząd Odrzańskiej Drogi Wodnej. Kolejna transformacja firmy nastąpiła w 1973 roku. Utworzona wówczas Okręgowa Dyrekcja Gospodarki Wodnej przekazała niemalże cały tabor techniczny powstałemu równocześnie Przedsiębiorstwu Budownictwa Hydrotechnicznego "Odra-2". W liczbie tych jednostek znalazł się dźwig pływający "Wróblin", który do 2000 roku z powodzeniem pracował na budowach prowadzonych przez „Odrę-2”.



Jednostka nigdy nie posiadała własnego napędu. Współcześnie przemieszczana jest za pomocą pchacza. Dźwig pływający "Wróblin" pracował nieprzerwanie do 19 marca 1954 roku, kiedy to pękły cylinder i blok silnika S-64 napędzającego agregat prądowórczy, dostarczający energii elektrycznej silnikom napędowym dźwigu (obrotu i podnoszenia). „Wróblin” skierowano do stoczni Zacisze we Wrocławiu. Tam 31.08.1954 r. zdemontowano silnik S-64 wyprodukowany w Wytwórni Sprzętu Mechanicznego w Andrychowie (nr bud. 408, moc 30 KM, 750 obr./min). W roku 1955 sprowadzono drugi silnik S-64 z Opola, do którego zamontowania jednak nie doszło. Stocznia Wrocławska zrezygnowała z przyjęcia zlecenia na remont kapitalny jednostki. W październiku 1955 r. dźwig przeholowano do Koźła a prace remontowe powierzono Kozielskim Stoczniom Rzecznym. Miały się one zakończyć do kwietnia 1957 r. ale przeciągnęły się aż do 1958, z powodu opóźnienia dostawy silnika spalinowego z Czechosłowacji. Zdecydowano bowiem aby zainstalować silnik Skoda-Diesel-Marine, typ 4 S 110 chłodzony po-

wietrzem, o mocy 60 KM, 1500 obr./min. Remont nie obejmował generatora i aparatury elektrycznej, ponieważ przewidziano wymianę tych urządzeń na nowe. W maju 1957 r. zamówiono w firmie Siemens Schuckert zespół prądowórczy i silniki elektryczne. Jednak w braku dewiz zrezygnowano w 1958 roku z zamówienia, które ograniczono do dostawy wyłącznie części zamiennych. W roku 1959 części te zostały dostarczone i zamontowane na obiekcie.

W tym samym roku zamierzano przebudowę urządzenia dźwigowego, głównie ramienia dźwigu z konstrukcji nitowanej na spawaną. Jednak odpowiedni projekt opracowano dopiero w lipcu 1967. Dokładna data zamontowania nowego wysięgnika nie jest dzisiaj możliwa do ustalenia, podobnie jak data demontażu urządzenia sterowego. Jednostka bowiem, posiadała pierwotnie ster płytowy, uruchamiany sterociągami ze sterówki znajdującej się na dziobie. Z chwilą wycofania z ruchu holowników i zastąpienia ich pchaczami urządzenie sterowe było już zbędne i zdemontowano je, z przełomem lat 60/70. XX w.

Parametry techniczne dźwigu pływającego

długość całkowita	Lc =	24,20 m	max. wysokość podnoszenia	11 m
długość między pionami	Lpp =	24,00 m	szybkość podnoszenia	9 m/min
szerokość całkowita	Bc =	9,05 m	szybkość obrotu żurawia	4,3 m/min
szerokość	B =	9,00 m	kąt obrotu żurawia	360°
wysokość boczna na wręgach	H =	1,50 m		
zanurzenie	T =	0,67 m		
udźwig żurawia	Q =	8 t		



Dźwig pływający „Wróblin” to dzisiaj jedyna jednostka tego typu na Odrze. Od lat 60. XX w. czynny był na wielu budowach odrzańskich, uczestniczył w wielu, spektakularnych niejednokrotnie akcjach ratowniczych, raz na Rędzinie ratowano nawet dźwig, który spłynął na jaz. Jego właściciel zbankrutował, przedsiębiorstwo „Odra-2” znalazło się od 2001 r. w upadłości.

Tak oto w listopadzie 2001 roku dźwig nabyła Fundacja Otwartego Muzeum Techniki. Stał się ozdobą jego kolekcji. Przejęliśmy zabytek w intencji nie tylko jego ekspozycji na Odrze wrocławskiej ale i utrzymania w stanie sprawności technicznej, tak by mógł w razie potrzeby służyć w akcjach ratowniczych na rzece. Z udziałem wolontariatu, studentów Politechniki Wrocławskiej i Słuchaczy wykładu z historii techniki na statkach Muzeum Odry prowadzonego do 2003 r. jednostkę wyremontowano i dźwig uruchomiono. W miejscu dawnych kajut socjalnych załogi urządzono salę wykładową, a zarazem i galerię wystawową i miejsce spotkań wolontariatu Fundacji.

Stanisław Januszewski

Ludzie Fundacji



Teresa Bazała,

w 1977 ukończyła studia na Wydziale Filozoficzno-Historycznym Uniwersytetu Wrocławskiego. W 1990 została wybrana w pierwszych wyborach samorządowych na radną Gminy Nowa Ruda, następnie została jej przewodniczącą (do 1994). Poseł na Sejm RP I kadencji. W latach 1998–2002 zasiadała w Radzie Powiatu Kłodzkiego i była członkiem Zarządu. Od 2014 roku radna i wiceprzewodnicząca Rady Gminy Nowa Ruda.

Pracowała jako nauczyciel historii w Szkole Podstawowej nr 6 oraz w Gimnazjum nr 3 w Nowej Rudzie. Kieruje Fundacją Odnowy Ziemi Noworudzkiej i prowadzi Dom Muzeum prof. Josepha Wittiga w Nowej Rudzie. Zajmuje również stanowisko redaktora naczelnego i sekretarza rady naukowej trójjęzycznego czasopisma „Ziemia Kłodzka”.

Od 28 lat jest organizatorem i animatorem wydarzeń społeczno-kulturalnych w ramach Polsko-Czeskich Dni Kultury Chrześcijańskiej, Europejskich Dni Dziedzictwa. W 2011 odznaczona Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. W Radzie Fundacji Otwartego Muzeum Techniki zasiada od 2011 roku.

Jest animatorem wielu działań podejmowanych na rzecz ochrony dziedzictwa Ziemi Noworudzkiej i Gór Sowich. Współpracuje z samorządem Ludwikowic Kłodzkich, wspierając jego inicjatywę stworzenia Muzeum Sowiogórskiego.

Stanisław Januszewski

Z cyklu: „w gazetach lub czasopismach napisali ...”

Przystań Kardynalska na Ostrowie Tumskim ?!

„Przystań Kardynalska zawdzięcza swoją nazwę położeniu – znajduje się na Ostrowie Tumskim, a konkretnie na Wyspie Piaskowej, przy Bulwarze Włostowica. Przy przystani w 1998 roku otworzono trasę spacerową, obecnie bardzo popularną wśród wrocławian i turystów. Upamiętniono w tym miejscu powódź z 1997 roku – tabliczka przypomina o wysokości wody i dacie powodzi.” – możemy przeczytać na <http://wroclawnadodra.pl/obiekt/przystań-kardynalska/> (2018.05.28.)

Wg: https://pl.wikipedia.org/wiki/Ostr%C3%B3w_Tumski_we_Wroc%C5%82awiu „Ostrów Tumski (niem. Dominsel) – najstarsza, zabytkowa część Wrocławia, która powstała na ówczesnej wyspie na obszarze przepraw na Odrze (...). Rzeka, rozgałęziając się na liczne odnogi, utworzyła tu wyspy (w języku staropolskim ostrowy).” Załączona (na tej „stronie”) mapa „Zespołu wschodnich wysp odrzańskich we Wrocławiu stan 2005/2006” jest prawidłowo opisana i podpisana: „Odra, wyspy odrzańskie i Ostrów Tumski”. A więc obecnie Ostrów Tumski nie jest już wyspą. Z tego wniosek, że „Przystań Kardynalska” nie „znajduje się na Ostrowie Tumskim” tylko „na Wyspie Piaskowej” – jak piszą przecież sami autorzy.

Wobec powyższego, „Przystań Kardynalska” nie „zawdzięcza swoją nazwę położeniu”.

„Przystań Kardynalska nie zawdzięcza swoją nazwę położeniu”. Zawdzięcza to uroczystości oficjalnego zakończenia remontów po powodzi 1997 roku. Wtedy, po raz pierwszy na tej przystani zaproszeni goście – po przejściu bulwarem - „zaokrętowywali” się na inspekcyjny statek RZGW we Wrocławiu SI „Kościuszko”. A najdostojniejszym gościem był ks. Kardynał Henryk Gulbinowicz – arcybiskup, metropolita wrocławski.

Czy „Przy przystani w 1998 roku otworzono trasę spacerową ...” czy też odwrotnie oraz czy było to już w 1998 roku – należało by dokładnie zbadać. Wprawdzie była już zakończona (maj, czerwiec 1997 r.) odbudowa ceglanego muru oporowego pomiędzy mostami: Piaskowym a Tumskim (za którym w lipcu 1997 r. wolontariusze układali worki z piaskiem), ale mogła być wtedy jeszcze nie zakończona odbudowa konstrukcji „zamura”, z tak zwanego „gruntu zbrojonego” na całym odcinku omawianej w powyższym artykule trasy spacerowej. Dopiero wtedy można było przystąpić do planu, projektu, wykonania i otworzenia obecnie tak bardzo popularnej trasy spacerowej.

Jedynym, zgodnym z prawdą zdaniem jest ostatnie w tym krótkim tekście: „Upamiętniono w tym miejscu powódź z 1997 roku – tabliczka przypomina o wysokości wody i dacie powodzi.” Tu jednak podanie tej informacji do publicznej wiadomości, na popularnej „stronie” „internetowej” jest dość ryzykowne. Mianowicie, po remontach „popowodziowych” tamtego czasu, w reprezentatywnych miejscach Wrocławia umieszczono 12 szt. takich tabliczek. 11 z nich ukradziono. Ta jest więc ostatnią, „endemiczną”, niepowtarzalną, już zabytkową. A co gorsza, byłby kłopot z jej odtworzeniem gdyż

forma do jej wykonania zaginęła w toku późniejszych przekształceń organizacyjnych wykonawcy tych tabliczek, czyli pierwszej w Polsce - prywatnej – firmy hydrotechnicznej „TAN”.

Przeciwko umieszczaniu rekordowej ilości nieprawdy oraz nieścisłości, itp. na 1 cm² tekstu (wierszówki)! protestuje

Kpt „Nemo”

Korespondencję prosimy kierować na adres:

H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@fomt.pl; www.fomt.pl.

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Wojciech Śledziński

Rada programowa: Stanisław Januszewski, Ryszard Majewicz, Piotr Pluskowski, Jakub Marszałkiewicz, Janusz Fąfara
Mecenasi : Przeds. Budowlane ABM Sp. z o.o., Wrocław, Asmet Sp. K., Sp. z o.o., Piastów, PPUH Lemet, Branice,
Drukarnia Edytor – Wydawnictwo, Dzierżoniów, Zespół Badawczo-Projektowy Mosty – Wrocław S.c.
