



AKTUALNOŚCI

Odrzańska Odyseja 2020

W dniu 12 września (sobota) Fundacja Otwartego Muzeum Techniki poprowadzi rejs barką Irena szlakiem zabytków wrocławskiego Węzła Wodnego.. Tegoroczny projekt Odrzańskiej Odysei, w ramach programu Kultura – Interwencje, wspieranego dotacją Narodowego Centrum Kultury realizowany jest w szczególnych warunkach pandemii koronawirusa. Mimo wszystko udaje się, chociaż z ogromnymi trudnościami, wymagającymi z naszej strony zdecydowanie większego nakładu pracy realizować jego stronę merytoryczną. Sprzyja temu dewiza Fundacji „Kochamy problemy, zwłaszcza te wielkie, każdy bowiem wymaga poszukiwania rozwiązania”. Dzięki temu i sami się uczymy. Zamierzaliśmy w tym roku kolejny rejs „Odrzańskiej Odysei”, jak zawsze z bogatym programem oświatowo-edukacyjnym adresowanym do dzieci i młodzieży, a zespół animatorów nabiera nowych, cennych doświadczeń, doskonali samodzielność działania, asertywne postawy, wydolność percepcji w obliczu wielozadaniowości, odporność na stress i niezawodność działania w sytuacji krytycznej, niestandardowej czy awaryjnej.

Dotychczas koncentrowaliśmy uwagę na warsztatach prowadzonych nie tyle dla szkół co przedszkoli i mieszkańców Wrocławia, Ścinawy, Malczyc, Głogowa, Nowej Soli, Cigacic. Tym ostatnim proponowaliśmy spacer historyczne po zabytkowych portach, odrzańskich budowach hydrotechnicznych, mostach, nie omijając na trasach spacerów



Nowosolski most podnoszony 1927.

zabytkowych kościołów, klasztorów, czy muzeów, jak unikatowy drewniany kościół w Kłępsku, katolicki, ale w którym wbrew wielu przeciwnościom jego proboszczowie zdołali utrzymać oryginalny protestancki wystrój,

manifestując tym i świadomość bogactwa ścieżek kultury i dziedzictwa wspólnego europejskiemu kręgowi kulturowemu. Odwiedziliśmy klasztor Augustianów w Żaganiu, którego biblioteka wielu z nas wręcz powaliła z nóg, Stalag Luft III, w którym przetrzymywano ok. 10. 000 lotników. słynny ucieczką 111-metrowym tunelem „Harry”, z którego udało się nocą z 24 na

25 marca 1944 wyjść 76 spośród nich, w tym 6 Polakom. Ucieczka w pełni powiodła się tylko trzem lotnikom. Byli to Norwegowie Peter Bergsland i Jens Muller oraz Holender Bram van der Stok. Reszta uciekinierów została

prędej czy później schwytana. Na specjalny rozkaz Hitlera (tzw. Sagan-Befehl) wszyscy uciekinierzy mieli zostać rozstrzelani, lecz ostatecznie zdecydowano się rozstrzelać pięćdziesięciu lotników.



Czerwieńsk bunkry.

Wielka Ucieczka znalazła miejsce w literaturze. Pisał o niej Paul Brickhill, „The Great Escape”, Nowy Jork 2004 i Arthur A. Durand „Stalag Luft III. The secret story”, Baton Rouge 1999, w Polsce zaś Rajmund Szubański, „Pięćdziesięciu z Żagania”, Warszawa 1987. W USA nakręcono kilka filmów, m.in. w 2009 dokumentalny „Fabryka Ucieczek” w reżyserii Philipa J. Day i Davida C. Taylora i wojenny, znany także w Polsce „Wielka ucieczka”, w reżyserii Johna Sturgesa, 1963.



Most w Stanach

Poprowadziliśmy wolontariuszy przez najdłuższy most odrzański w Stanach oraz przez dalsze mosty obronne z początku XX w. w Ścinawie i Czerwieńsku. Poświęciliśmy też uwagę odrzańskimi liniami obronowymi czasu II wojny światowej, sztukę budownictwa której dokumentują m.in. bunkry Czerwieńska. Zatrzymaliśmy się również na jedynym w Polsce moście podnoszonym, w Nowej Soli oraz przy tamtejszych magazynach solnych z lat 60. XVIII wieku. Moglibyśmy przywoływać i inne zespoły, port Miejski Wrocławia, służę Szczytniki, porty Opola i Koźła, ale przykładów tych starczy by oddać filozofię

i model Odrzańskimi Odysei, zawsze zakładającej prowadzenie działań oświatowo-edukacyjnych przy zabytku, tam gdzie go sytuowano i gdzie w takich czy innych rolach funkcjonuje.

We wrześniu rozpoczynamy kolejny etap realizacji programu. Zrealizujemy krótki rejs po Wrocławskim Węzle Wodnym, a zdając sobie sprawę, że w roku pandemii szukać musimy innego beneficjenta naszych inicjatyw niż szkoły, dzieci i młodzież szkolna zapraszana na seanse prowadzone na zabytkowej barce przemierzającej się z nurtem Odry, od miasta do miasta, uznaliśmy, że ciekawym doświadczeniem, które możemy też spożytkować w przyszłości będzie prowadzenie działań w centrach miast nadodrzańskich, działań adresowanych już do mieszkańców, w Raciborzu, Kędzierzynie-Koźlu, Krapkowicach, Opolu, Brzegu, Oławie, Brzegu Dolnym, Ścinawie, Malczycach, Głogowie, Nowej Soli, Krośnie Odrzańskim, Cigacicach, nie mówiąc już o Wrocławiu.



Żagań. Luft III. Linia podkopu Harry.

Władzom tych miast zaproponowaliśmy prowadzenie wystaw i kulturalnych eventów promujących dziedzictwo kultury technicznej na Odrę nanizane, w plenerze, na placach i ulicach miast. W programie zmodyfikowanej formuły Odrzańskimi Odysei 2020 znajdują się:

- wystawy planszowe „Dzieci Odry”, „Statek domem, żegluga matką”, „Wynalazcy Wielkiej Emigracji” 1832-1870” i inne - w miejscu wskazanym przez miasto, np. w rynku lub innym, w którym panuje duży ruch, gwarantujący, że wystawy obejrzeć będzie mogło może nawet kilkuset mieszkańców miasta (komentuje weteran żeglugi odrzańskimi),
- w pawilonie wystawowym (3 x 4 m) kiermasz książki o tematyce odrzańskimi, historii techniki i ochrony zabytków techniki (Fundacja wydała ok. 80 książek z tego zakresu),
- projekcja filmów o tematyce odrzańskimi na monitorze ustawionym przed pawilonem („Kapitańskie opowieści”, „Zimowisko”, Odrzańskimi Odyseja” i inne) oraz fo-

tografii odrzańskiej prezentującej statki czasu pary i style życia załóg (wybranej z kolekcji Fundacji liczącej ok. 15.000 unikatowych fotografii z lat 1900 - 1970),

- wirtualny spacer (monitor multimedialny) po statkach wrocławskiego Muzeum Odry (HP Nadbor, barka Irena, dźwig pływający Wróblin, pchacz

Krab – 23 panoramy wnętrza statków, maszynowni, kotłowni, siłowni energetycznej, ładowni, kubryka, kajut załogi, kapitańskiej messy etc. (patrz: www.fomt.pl),

- warsztaty modelarskie i plastyczne dla dzieci przy 2-osobowych stolikach luźno ustawionych wokół wystawy i pawilonu prowadzone przez artystę plastyka, łączone z mini konkursem (nagrody książki bądź słodczyce),

- multimedialna projekcja dziedzictwa cywilizacyjnego śródlądowych dróg wodnych Europy wpisanych na listę dziedzictwa światowego UNESCO (m.in. Canal du Midi, Kanał Elbląski, Mittellandkanal, Kanał Centralny w Belgii, kanały Sankt Petersburga i wysp Sołowieckich na m. Białym, osady przemysłowe pierwszej połowy XIX w. w Belgii, Czechach, Włoszech, inne dzieła kultury materialnej Belgii, Czech, Francji, Niemiec, Rosji, Rumunii,

- 1,5-godzinny spacer z grupą 5-6 zgłoszonych osób szlakiem zabytków techniki miasta, połączony z warsztatem fotograficznym prowadzonym przez artystę fotografa (w ciągu dnia ok. 4 grup)

- Wszechnica Odrzańska, wykład o zabytkach techniki Odrzańskiej Drogi Wodnej, Kanału Elbląskiego, Canal du Midi, bądź polskim wkładzie w rozwój techniki: np. Stefan Drzewiecki (Rosja, Francja), bracia Warchałow-



Żagań. Klasztor Augustianów, Biblioteka XVIII w.

scy (Austria), Wielka Emigracja (Francja), Witold Jarkowski (Rosja), w lokalu udostępnionym przez miasto, bezpiecznym w czasie pandemii,

- przekazemy Wydziałowi Oświaty 5 dysków DVD z materiałem filmowym, prezentacjami multimedialnymi, odrzańskimi fotografiami, wirtualnym spacerem, oraz pu-

blikacjami traktującymi o dziedzictwie cywilizacyjnym Odry, z których mogliby korzystać nauczyciele. Ofiarujemy również kilka książek dla bibliotek szkolnych.

- stoisko nagłośnimy (muzyka szanty),

Rozpoczynamy 12 września rejsem muzealnej barki „Irena” po Wrocławskim Węźle Wodnym. 18 zaś września inaugurujemy akcję w miastach nadodrzańskich, rozpoczynając od Oławy. Zdecydowanie poszerzyliśmy krąg animatorów działań, warsztatów plastycznych, fotograficznych, modelarskich, spacerów historycznych, wystaw, ekspozycji książki z zakresu historii techniki i ochrony zabytków techniki, prezentacji multimedialnych i filmów odrzańskich, etc. Powodowane jest to przede wszystkim potrzebą podziału odbiorców naszych propozycji na małe, izolowane od siebie grupy, co najwyżej 5-osobowe.

Sami ciekawi jesteśmy efektów prowadzonej w nowej formie Odrzańskiej Odysei. Będziemy o nich informowali w kolejnych numerach Archeologii Przemysłowej.

Tutaj o działaniach prowadzonych 18.09. w Oławie i o rejsie szlakiem zabytków WWW, w czasie którego uczestnicy wysłuchali wykładów Ryszarda Majewicza i Marcina Wrzesińskiego.

Stanisław Januszewski

„Odrzańska Odyseja” na Wrocławskim Węźle Wodnym.

Już dnia rejs poprzedzającego, w piątek 11 września podpłynął i zacumował do naszej barki „Ireny” stojącej w awanporcie śluzy „Szczytniki” pchacz typu TUR „Jacek”. W sobotę rano, od godziny 8-mej rozpoczął się ruch na obu jednostkach. Ostatnie przeglądy, sprawdzania i kontrole przed wypłynięciem zestawu.



Barka na Kanale Miejskim.

Zbierający się przy Wybrzeżu Wyspiańskiego uczestnicy rejsu w grupkach rodzinnych i przyjacielskich czekając na zaokrętowanie zajmowali się oglądaniem stojących w awanporcie jednostek pływających oraz wyeksponowanych przy ulicy okrętowego silnika parowego i parowej windy kotwicznej. Szczególnie nowo postawiony silnik, będący jeszcze w trakcie renowacji wzbudzał bardzo dużo emocji i zainteresowania. Wykorzystując czas



Jeszcze na przystani Muzeum Odry.

oczekiwania przeskalałem poszczególne grupki z obowiązujących zasad BHP na jednostce pływającej, poszerzonych o zasady obowiązujące w czasie pandemii czyli dezynfekcja rąk, maseczki pod pokładem i zachowanie dystansu z „obcymi”, przeplatając to wyjaśnieniami dotyczącymi naszych statków i Fundacji. Kolega Ryszard Majewicz już na nabrzeżu zaczął opowiadać o Wrocławskim Węźle Wodnym, Odrze i jej roli w historii rozwoju miasta i regionu. W tym czasie załoga „Ireny” składa się: kapitan Wojciech Kato i marynarze: Mariusz Gaj i dwóch Marcinów Wrześniński i Marszałkiewicz wraz z trzyosobową załogą pchacza dokonywali ostatnich przygotowań do rejsu.

Większość uczestników po raz pierwszy była na „Irenie”, pierwszy raz miała płynąć barką i pierwszy raz po Od-



Port Miejski Zabytkowa suwnica 1910.

rze. Do udziału w rejsie zgłosili się głównie wrocławianie, ale gościliśmy parę z Kłodzka, dwie pary z Oleśnicy oraz dwie pary z Legnicy.. Również przekrój wiekowy uczestników był bardzo duży: od najmłodszej załogantki trzyletniej Ani do „pierwszego po Bogu” najstarszego, ale najważniejszego i bardzo aktywnego emerytowanego kapitana żeglugi śródlądowej Wojciecha Kato (lista zgłoszeń była szersza, 13 osobom musieliśmy z braku nie tyle miejsca co środków ratowniczych odmówić)..

Pogoda dopisała doskonała: słoneczny, ciepły, a nawet gorący późnoletni dzień wrześniowy. Idealny do płynięcia po Odrze, podziwiania Wrocławia od nigdy nie oglądanej strony, relaksu i pogłębiania swojej wiedzy.

Ponieważ większość uczestników pierwszy raz postawiła stopę na pokładzie „Ireny” barka była ogromnym zaskoczeniem: znajdujące się pod pokładem sale wykładowe, ekspozycje muzealne i wystawy wzbudziły ogromne zainteresowanie – pytaniom i prośbom wyjaśnień nie było końca – wszyscy członkowie Fundacji byli rozchwytywani. Konkurencję stanowiły pierwsze manewry: odbijanie, nawrót (ale ten zestaw długi! ledwie dało się w awanporcie zawrócić!) i wpłynięcie do pierwszej śluzy – Szczytniki. Dobrze, że musieliśmy chwilę poczekać, bo śluzował przed nami jeden z pasażerskich statków wycieczkowych i nasi załoganci nie musieli się rozdwoić, aby zaspokoić swoją pierwszą ciekawość. Emocje związane z pierwszym śluzowaniem zostały zwielokrotnione koniecznymi manewrami: pchacz musiał do śluzowania się rozpiąć (zbyt krótka śluza lub zbyt długi zestaw) i stanąć obok barki, a miejsca „na szerokość” też „na styk” - jeśli „Irena” była by o pół metra szersza to z rejsu „nici”! Przez cały czas cała załoga, a szczególnie Wojciech Kato i Ryszard Majewicz opowiadała, wyjaśniała i odpowiadała na pytania szczególnie, że przepływaliśmy pod mostami: Zwierzynieckim i Szczytnickim, który jest tak naprawdę trzema osobnymi mostami położonymi tuż obok siebie co było „od dołu” doskonale widoczne.

Po minięciu mostów uczestnicy zostali zaproszeni do sali wykładowej w ładowni, gdzie najpierw Ryszard Majewicz przeprowadził bogato ilustrowany wykład o zabytkach Wrocławskiego Węzła Wodnego i fenomenie Odry Wrocławskiej, a następnie Marcin Wrzesiński opowiedział

(i pokazał na zdjęciach i ilustracjach) o ponad 100 letniej historii statku „Lubecki”. Rewelacją była możliwość obejrzenia podczas rejsu „na żywo” obiektów historyczno-technicznych omówionych przez prelegentów.

Płynąc dalej poprzez śluzę Miejską, wyszliśmy z Kanału Miejskiego i przycumowaliśmy przy nabrzeżu przy ul. Michalczyka, gdzie mieści się ostatnia już działająca stocznia we Wrocławiu „Hubertus”. Po zejściu na ląd, dzięki uprzejmości i życzliwości Prezesa Stoczni Pana Marcina Lubienieckiego obejrzelśmy nie tylko bieżącą produkcję stoczni czyli olbrzymie barki spawane na zlecenie armatorów holenderskich, ale również przygotowywany do remontu statek szkolny dawnego Technikum Żeglugi Śródlądowej „Westerplatte II” oraz największą atrakcję, omawiany na wykładzie przez Marcina Wrzesińskiego, wyremontowany/odbudowany ponad stuletni bocznokołowy statek rzeczny „Lubecki”.



Przepompownia Wody Port 1901.



Spichlerz w Porcie Miejskim 1901.



Tambory Lubeckiego.jpeg

Ponieważ „Irena” popychana przez „Jacka” podpłynęła po nas do „Lubeckiego” mogliśmy podziwiać zestaw, na którym płniemy w całej okazałości, obsługiwany przez załogę pchacza, kapitana Kato i dwóch marynarzy – uczniów reaktywowanego Technikum Żegluga Śródlądowej – Marcina Marszałkiewicza, członka Fundacji wraz z Kolegą z klasy.

Następnym (i ostatnim) przystankiem przed powrotem było nabrzeże przy Porcie Miejskim. Tutaj opuściliśmy statek kierując się wokół basenu portowego, pomiędzy magazynami do Przepompowni Ścieków, starając się nieudolnie poopowiadać i powyjaśniać uczestnikom przeznaczenie i historię poszczególnych obiektów portowych. W tym miejscu szczególnie zabrakło obecności Stanisława Januszewskiego – prezesa FOMT i wielkiego znawcy historii techniki, który potrafi opowiadać z niezwykłą swadą o zabytkach techniki. Niestety Pan Profesor był chory, w szpitalu i nie mógł nam przewodniczyć.

Dzięki odbywającemu się w Przepompowni Port Miejski 18 Przeglądowi Sztuki SURVIVAL mieliśmy możliwość wejścia i obejrzenia obiektu i maszyn na co dzień niedostępnych. Po ceglany, ozdobnie wybudowanym na przełomie XIX i XX wieku obiekcie oprowadziła nas jedna z Pań, organizatorek Przeglądu Sztuki. Wnętrze hali pomp, również bardzo starannie wykonanej, zdobionej na ścianach żółtymi i białymi kafłami i doskonale zachowane, dwie pary oryginalnych pomp parowych pocho-

dzących z 1901 r., z fabryki Borsiga w Berlinie na wszystkich zrobiły duże wrażenie.

Po ponownym zaokrętowaniu uczestników w ilości powiększonej o samotnego ojca z kilkuletnią córeczką, którzy podeszli by zobaczyć barkę, popłynęliśmy z powrotem w kierunku śluzy Miejskiej. Wygłodniałe towarzystwo odpaliło na rufie grilla, a w podgrupach zaczęły się rozmowy, opowieści i wymiany poglądów na tematy odrzańsko-miejsko-historyczno-zabytkowe.

Z ciekawostek mogliśmy oglądać załadunek barki miałem z wagonów kolejowych.

Czterech dziesięcioletnich kandydatów na marynarzy po spenetrowaniu wszystkich zakamarków „Ireny” próbowało swoich sił w klejeniu papierowego modelu holownika „Nadbor”. Dorosli natomiast z wielkim zainteresowaniem oglądali prezentowane pod pokładem wystawy dotyczące „Wynalazców Wielkiej Emigracji”, rodzinnego życia przed laty na odrzańskich barkach, budowli hydrotechnicznych w Polsce i Europie i dalsze.

Znakomitym gawędziarzem okazał się kapitan Wojciech Kato zabawiając zgromadzonych na dziobie opowieściami ze swojego bogatego marynarskiego życia. Nieustannymi wyjaśnieniami służyli uczestnikom przez cały rejs Ryszard Majewicz, Marcin Wrzesiński i niżej podpisany.

Płynąc przez Wrocław barka była pozdrawiana wesoło i życzliwie zarówno przez wędkarzy, przechodniów na mostach, rowerzystów, spacerowiczów, mieszkańców miasta grillujących i piwkujących wzdłuż Kanału Miejskiego, jak i załogi licznie pływających mniejszych jednostek.

Kilka osób opuściło nas na śluzy Różanka, ale znakomita większość dzielnie dopłynęła tuż przed zmiernem do miejsca cumowania. Wszyscy zadeklarowali chęć uczestnictwa w kolejnych rejsach, tak jak ten prowadzonych dzięki dotacji Narodowego Centrum Kultury, w ramach programu Interwencji 2020.

Jacek Król.

Odrzańska Odyseja w Oławie

Muzeum Odry prowadzone przez FOMT zawitało do Oławy w ramach projektu „Odrzańska Odyseja”. W tym roku z uwagi na epidemię Covid-19 i brak możliwości prowadzenia zajęć w zamkniętym pomieszczeniu muzealnej barki zdecydowaliśmy się wyjść do mieszkańców

miast nadodrzańskich. Przygotowaliśmy sporo atrakcji, które 18 września czekały na mieszkańców na Oławski Rynku. W centrum miasta stanęła więc wystawa planszowa- „Dzieci Odry” oraz na rollupach „Statki i ludzie”, kiermasz książki o tematyce odrzańskiej. Z Opo-



la przyjechał dr Waław Hepner z „Latającym muzeum motoryzacji” prezentując części silników zabytkowych samochodów. Na dużym ekranie prowadziliśmy projekcję filmów o tematyce odrzańskiej oraz fotografii odrzańskiej prezentującej statki czasu pary i style życia załóg. Na ekranie prezentowaliśmy również wirtualny spacer po statkach wrocławskiego Muzeum Odry. Dla dzieci przygotowaliśmy warsztaty modelarskie i plastyczne. Naukę wiązania węzłów prowadził uczeń technikum Żeglugii

Śródlądowej Marcin Marszałkiewicz. Prezentowana była również multimedialna projekcja dziedzictwa cywilizacyjnego śródlądowych dróg wodnych Europy. Mariusz Gaj, Tomasz Król prowadzili dla grupy harcerzy wykład o historii i tradycjach związanych z żeglugą śródlądową. W godzinach 10- 18.00 nasze stoisko odwiedziło ponad 200 osób. Serdecznie dziękujemy wydziałowi promocji Urzędu Miasta w Oławie za udostępnienie namiotów wystawowych oraz przyłącza energii elektrycznej.

Mariusz Gaj

Odrzańska Odyseja 2020 w Brzegu

W czwartek 24 września Odrzańska Odyseja zawitała do kolejnego miasta- tym razem Brzegu. Pandemia i pogoda chciały nam pokrzyżować plany, jednak nie daliśmy się. Pierwotnie zakładaliśmy bowiem wizytę w piątek 25 września. Jednak z uwagi na wzrost zachorowań i niebezpieczeństwo ogłoszenia Powiatu Brzeskiego „czerwoną strefą” oraz nieprzychylną prognozy pogody na weekend postanowiliśmy przyspieszyć naszą wizytę.





Okazało się to dobrym pomysłem, ponieważ pogoda była świetna a frekwencja przerosła nasze oczekiwania. Nasze warsztaty, prelekcje, wystawy prowadziliśmy bowiem przy centralnym deptaku miasta- na placu Polonii Amerykańskiej naprzeciw Brzeskiego Centrum Kultury. Setki spacerowiczów podziwiała wystawy dotyczące historii odrzańskiej żeglugi, z zaciekawieniem dopytywało się o rozmaite aspekty eksponatów „Latającego Muzeum Motoryzacji” dr inż. Wacława Hepnera z Opola, czy



uczyło się wiązać węzły pod okiem Marcina Marszałkiewicza. Szczególnie udana była prelekcja i wykłady prowadzone przez Mariusza Gaja i Tomasza Króla dla uczniów Technikum Ekonomicznego w Brzegu, którzy odwiedzili nas wraz z nauczycielami.

Po południu odwiedził nas burmistrz miasta p. Jerzy Wrębiak z którym rozmawialiśmy o potrzebie ożywienia Odrzańskiej Drogi Wodnej i zwróceniu się miast nadodrzańskich ku rzece.

Mariusz Gaj

Odrzańska Odyseja w Opolu

W niedzielę 25 września dzięki uprzejmości Muzeum Wsi Opolskiej oferta edukacyjna Muzeum Odry pod nazwą Odrzańska Odyseja zagościła na 8 Święcie Plonów organizowanym przez Muzeum Wsi Opolskiej.



Było to wydarzenie zamykające sezon pełnego udostępnienia ekspozycji muzealnej skansenu. W naszym programie znalazły się wystawy planszowe „Dzieci Odry”,



„Statek domem, żegluga matką”. W pawilonie wystawowym (3 x 3 m) kiermasz książki o tematyce odrzańskiej, historii techniki i ochrony zabytków techniki. Na multimedialnym tablecie projekcja filmów o tematyce odrzańskiej („Kapitańskie opowieści”, „Zimowisko”, Odrzańska Odyseja” i inne) oraz fotografii odrzańskiej prezentującej statki czasu pary i style życia załóg. Dla najmłodszych,

przy 2-osobowych stolikach, prowadziliśmy warsztaty modelarskie i plastyczne. Pomimo mało sprzyjających prognoz oraz technicznych utrudnień dla kierowców, zwiedzających w tym dniu nie zabrakło. Z naszej oferty skorzystało łącznie prawie 2000 osób, co przy tej jesiennej aurze, możemy uznać za sukces.

Mariusz Gaj

Odrzańska Odyseja w Krapkowicach



Jest już pewną tradycją Odrzańskich Odysei, że niezwykle gościnnie i entuzjastycznie przyjmowani jesteśmy w Krapkowicach na Opolszczyźnie. Nie inaczej było w tym roku. Jest to zasługa dobrej współpracy z władzami miasta, a w szczególności z p. Burmistrzem Andrzejem Kasiurą oraz miejscowym wydziałem oświaty. Nasze muzeum przybyło jednak tym razem lądem, a w samochodach animatorów i historyków- Wacława Hepnera, Tomka Króla i Krystyny Szczepaniak znalazło się wiele eksponatów opowiadających historię żegluga i motoryzacji. Na Krapkowickim rynku na sztalugach ustawiliśmy

wystawę „Dzieci Odry”. W pawilonie wystawowym prowadziliśmy kiermasz książki o tematyce odrzańskiej, historii techniki i ochrony zabytków techniki oraz urządziliśmy ekspozycję muzealną. Na multimedialnym tablecie miała miejsce projekcja filmów o tematyce odrzańskiej („Kapitańskie opowieści”, „Zimowisko”, Odrzańska Odyseja” i inne) oraz fotografii odrzańskiej prezentującej statki czasu pary i style życia załóg, Dla najmłodszych prowadziliśmy warsztaty modelarskie i plastyczne. W ten dzień 20 września (niedziela) aura nam sprzyjała i bardzo wielu mieszkańców miasta w ramach spacerów czy wizyty w pobliskim kościele odwiedziło nasze stoisko.

Mariusz Gaj

Warsztaty – spotkania z tradycją – Mazowsze 2020 oraz Konkurs na najsmaczniejszy chleb

22 sierpnia 2020 r. Stowarzyszenie „Bractwo Zabrodzkie” zorganizowało warsztaty – spotkania z tradycją – Mazowsze 2020. Zadanie publiczne zostało dofinansowane ze środków Samorządu Województwa Mazowieckiego. Warsztaty rozpoczęły się o godz. 11.00 przy zabytkowym młynie w Niegowie. Warsztaty czekoladowe prowadziły: Małgorzata Domańska i Anna Kornacka. Wycinankę kurpiowską prezentowała Barbara Redlicka. Wianki z leśnych ziół i ogrodowych kwiatów wily: Grażyna Połodziuk i Milena Stokowska z KGW „Gajowianki”. Budowę domków dla owadów pożytecznych z różnych materiałów pokazywali członkowie Bractwa: Michał Fajak, Jacek Garbarczyk, Ryszard Gawroński. Warsztaty piekarskie prowadził Arkadiusz Redlicki.



Dodatkowo przeprowadzono „Konkurs na najsmaczniejszy chleb”. Do konkursu zgłoszono 13 chlebów. Bezpośrednim organizatorem wydarzenia była Fundacja

Purchalaka. Drugie - chleb Moniki Andrzejewskiej, trzecie – Arkadiusza Redlickiego. Laureaci otrzymali praktyczne nagrody.



Akomodacja, która uzyskała również dofinansowanie ze środków Samorządu Województwa Mazowieckiego. Pierwsze miejsce zdobył chleb upieczony przez Piotra



Organizatorzy wydarzeń: „Bractwo Zabrodzkie” i Fundacja Akomodacja składają serdeczne podziękowania przede wszystkim dla osób prowadzących warsztaty i pomagających w sprzątanii po imprezie.

Arkadiusz Redelicki

NIEGÓW

8 sierpnia 2020 r. Stowarzyszenie „Bractwo Zabrodzkie” zorganizowało na boisku przy zabytkowym młynie w Niegowie zakończenie Turnieju Siatkówki Piłkowej Grand Prix Powiatu Wyszowskiego 2020. Współorganizatorami turnieju było Starostwo Powiatowe w Wyszowie. Zadanie zostało sfinansowane ze środków budżetu Województwa Mazowieckiego. Spotkanie rozpoczęło się o godz. 9.30. W turnieju wzięło udział 8 drużyn.

Równoległe do rozgrywek turniejowych widowiska, a i oczywiście zawodnicy mogli wziąć udział w nauce pie-

czenia chleba oraz innych atrakcjach przygotowanych przez „Bractwo Zabrodzkie” i Fundację Akomodacja.

Turniej rozgrywany był systemem brazylijskim.

Wyniki III Turnieju (Niegów) o Grand Prix Powiatu Wyszowskiego w siatkówce piłkowej:

1. Adrian Grzybowski i Krystian Kruk
2. Damian Kwiatkowski i Kamil Kubeł (Grajki)



3. Hubert Heronimek i Kamil Bodzon

4. Artur Szymański Bartosz Karłowicz

Klasyfikacja generalna Prix Powiatu Wyszowskiego w siatkówce plażowej po 3 turniejach:

1. Adrian Grzybowski i Krystian Kruk – 12 pkt.

2. Damian Kwiatkowski i Kamil Kubeł (Grajki) -10 pkt.

3. Michał Urbaniak i Piotr Jurczyk – 7 pkt.

Po ceremonii dekoracji zawodników, podziękowania dla współorganizatorów wydarzenia i gratulacje dla zawodników złożyli: Arkadiusz Redlicki (Bractwo Zabrodzkie) i Rafał Jaźwiński (Starostwo Powiatowe w Wyszowie)

Arkadiusz Redlicki

DZIEDZICTWO

Parowy kolos rzeczny „Mainz”

To ogromny parowy statek pasażerki, który mógł na swój pokład zaprosić prawie 2700 pasażerów. W latach 30. XX wieku był najszybszym statkiem na Renie, osiągając prędkość ponad 20 km/h płynąc w górę rzeki. Eksploatowany był do lat 80., kiedy to został przysposobiony do roli muzeum w Mannheim. Jednak dziś z uwagi na brak funduszy na jego remont jego przyszłość rysuje się w czarnych barwach.

Zbudowany został przez stocznię Chrithoph Ruthof w Moguncji dla Köln - Düsseldorfer Rheinschiffahrts



Statek Mannheim ex. Mainz mija statek Lorelei w latach trzydziestych. Tego czasu był najszybszym statkiem na Renie.

XVI WOŁOMIŃSKI ZLOT POJAZDÓW ZABYTKOWYCH

KLASYCZNE SAMOCHODY | RAJD TURYSTYCZNY | PRÓBY SPRAWNOŚCIOWE

5-6 WRZEŚNIA 2020 R.

POJAZDY UCZESTNIKÓW
BĘDZIE MOŻNA ZOBACZYĆ
M. IN. W WOŁOMINIE

(URZĄD MIASTA I GMINY)

RADZYMINIE

(DOM OGRODNIKA, KOKES, ŁĄDOWSKO PAPIESKIE)

KULIGOWIE

(SKANSEN)

NIEGOWIE

(PRZED DAWNYM MEYNEM)

W GODZ. 10⁰⁰ - 13⁰⁰.

INFORMACJE:

WWW.FACEBOOK.COM/WOLOMINSKIZPZ

TEL. 667 215 769



Gmina
Wołomin



Gmina
Radzymin



LEKTOR
CENTRUM SZKOLENIOWE



www.skansen-powiatwołomiński.pl

NOE | Nadbiznesnis
Ośrodek
Edukacji

MotoCud
RADZYMIN

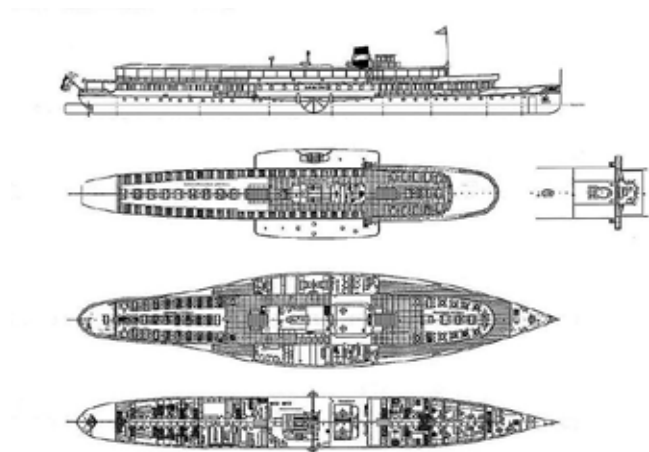
BRACTWO
ZABRODZKIE

GEODEZJA
PROJEKT
WYCENA
WISZUCHOWOŚĆ
793 573 169

AUTO NAPRAWA
LUKASZ WRÓBEL

AG. Firma ta zamówiła 17 stycznia 1928 r., statek pasażerki, który ze względu na kształt kadłuba i optymalizację kół łopatkowych był specjalnie skonstruowany do wycieczek po Renie. Już podczas konstruowania „Mainz” z technicznego punktu widzenia był jednak przestarzały, gdyż napęd bocznołowy zdecydowanie bowiem przegrywał z napędem śrubowym. Wtedy również coraz doskonalsze silniki spalinowe zaczęły wypierać z żeglugi śródlądowej maszyny parowe. Podczas pierwszej jazdy próbnej 4 maja wykryto pewne usterki, co spowodowało przełożenie pierwszego rejsu z 19 maja na 4 czerwca 1929 roku. Statek regularnie pływał na trasie Moguncja-Kolonia. Do drugiej wojny światowej „Mainz” zaliczał się do najszybszych na Renie - w górę rzeki osiągał aż 23 km/h. Od 1933 roku pływał dla nazistowskiej organizacji KdF („Kraft durch Freude”). Mainz był jednym z dwunastu statków, tego przedsiębiorstwa żeglugowego, które zostały wycofane z eksploatacji, gdy wybuchła II wojna światowa. Parowiec był jednak wykorzystany w miesiącach letnich 1943 i 1944 w celu transportu towarów oraz ewakuacji ludności. Statek ucierpiał w wyniku nalotów alianckich, jednak usterki te zostały szybko naprawione.

Po wojnie zaanektowany został przez władze amerykańskiej i używany do wycieczek żołnierzy Armii Amerykańskiej po Renie. W 1946 roku w stoczni w Düsseldorfie został przekształcony w statek hotelowy. Od wiosny 1949 roku był ponownie użyty w rejsach między Kolonią a Moguncją.



Rzut poprzeczny i podłużny statku po przebudowie w 1957.

Statek Mainz został całkowicie zmodernizowany, gdy znajdował się w stoczni podczas postojów zimowych w okresie od 1950 do 1955 roku. Dolny pokład otrzymał inny podział na pomieszczenia gospodarcze i kabiny dla personelu; drewniany dach z solidnymi ścianami bocznymi aż do nadkoli został również zainstalowany na górnym pokładzie zamiast poprzednich markiz. Na początku 1956 r. silnik parowy został zamieniony z opalania węglem na olej.



Zatopiony statek 12 czerwca 1956 roku.

Dnia 12 czerwca 1956 roku, podczas manewru skrętu przez Mainz koło doszło do kolizji z 800 tonowym statkiem Elise (Luiza), która była kierowana przez nieodświadczonego i nieposiadającego odpowiednich uprawnień 18-letniego marynarza. Statek został poważnie uszkodzony na lewej burcie za nadkolem. Wkrótce po tym, jak kapitan z uszkodzonym statkiem dotarł do płytkiego brzegu w Koblenz-Neuendorf i 91 pasażerów i 40 członków załogi zostało ewakuowanych szalupami ratunkowymi, statek zatonął. Podniesiono go 28 czerwca, a zawieszony na linach kadłub został prowizorycznie naprawiony, zakotwiczony w pobliżu brzegu, a później odholowany do stoczni w Kolonii w celu naprawy. Po remoncie liczba pasażerów została zredukowana do 1600. Po remoncie kadłuba Mainz mógł być znowu używany w ruchu rozkładowym i wycieczkowym.



Statek na Renie w latach 70.

W latach 70. statek był w coraz gorszym stanie z uwagi na zaawansowany wiek, co prowadziło do kilku wizyt w stoczni każdego roku, celem bieżących napraw. Kiedy po sezonie letnim 1980 ponownie pojawiła się potrzeba większego remontu, zarząd armatora Kolonii-Düsseldorfer postanowił wycofać statek z eksploatacji.

Pięć lat przestał być czynny i dopiero w 1985 roku został przekazany stowarzyszeniu „Gesellschaft zur Förderung des Deutschen Rheinschiffahrtsmuseums e.V.” i jeszcze we wrześniu tego samego roku został przetransportowany

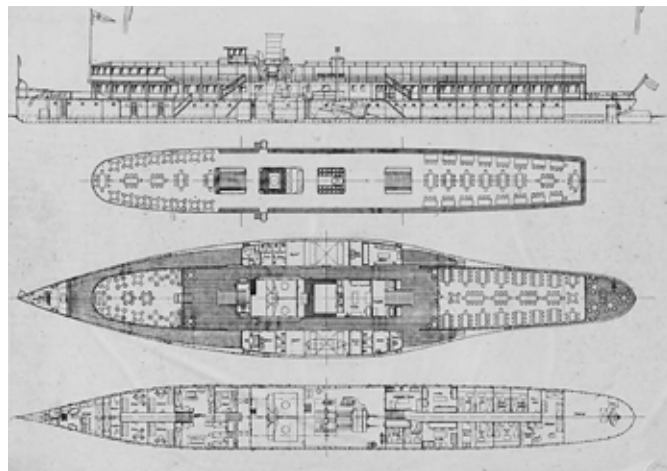
wany przy pomocy pchacza na stocznię w Speyer, gdzie przeprowadzono daleko posuniętą restaurację. 17 października 1986, po roku wyłożonych prac remontowo - adaptacyjnych przekazano „Mainz” muzeum krajowemu Badenii - Wirtembergii i ochrzczono go „Mannheim”.



Stała ekspozycja muzealna na statku.

Dzisiaj statek nie posiada sprawnego napędu i jest stojącym statkiem muzealnym. Na jego pokładzie można zwiedzić kotłownię i maszynownię, obserwować pracę maszyny parowej a także zobaczyć obracające się koła łopatkowe. W dwóch salach wystawowych na głównym pokładzie zwiedzający są informowani o historii żeglugi śródlądowej za pomocą wielu modeli statków. Do burty „Mannheim” przycumowany jest kuter policyjny z 1957 roku, będący również eksponatem muzeum.

Statek „Mannheim” został wyłączony z eksploatacji od 31 grudnia 2019 r. z powodu wygaśnięcia świadectwa i pozwolenia na cumowanie z miasta Mannheim. Obecnie istnieje ryzyko, że ten ostatni duży parowiec po Renie zostanie złomowany



Rzut poprzeczny i podłużny statku po przebudowie w 1929.

Rozpoczęcie służby- 4 czerwca 1929

Wycofanie z eksploatacji- Październik 1981

Długość- 83,62 m

Szerokość- 8,70 m nad nadkolami: 16,20 m

Zanurzenie- maks. 1,46 m

Wyporność- 497 ton

Silnik: 2-cylindrowa maszyna parowa o mocy 900 KM (662 kW)

Mariusz Gaj

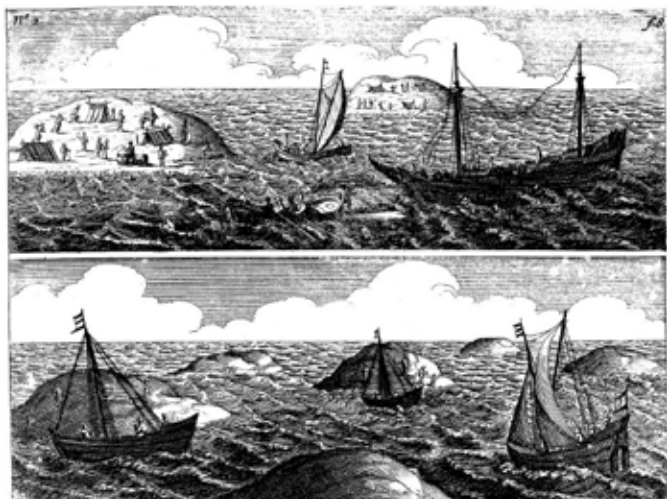
Batavia” – żywy pomnik

Wśród europejskich czy wręcz światowych muzeów niewiele jest takich, których eksponaty wykonane zostały przez wolontariuszy. Jeszcze mniej takich sytuacji dotyczy dawnych okrętów. Tak szalony pomysł mógł zostać zrealizowany wyłącznie w kraju o wybitnych tradycjach morskich. Narodził się w głowie Willema Vosa, holenderskiego stoczniozwa, wkrótce po udanej eksploracji wraku dawnego statku handlowego – olbrzymiego galeonu, w roku 1970, na rafie koralowej wyspy Beacon (Australia Wschodnia). Flagowy galeon wyprawy do Indii Wschodnich od momentu porwania i zatonięcia był przedmiotem legend i poszukiwań. Jego krwawą historię przedstawiają również współcześnie dwa filmy z 1973 i 1995 r. Wiele artefaktów tego flagowego okrętu wydobyto i zabezpieczono w lokalnym muzeum w Fremantle, co pomogło w identyfikacji rzeczywistych rozmiarów oraz szczegółów konstrukcyjnych żaglowca.

Dzięki determinacji powołanej grupy 4 października 1985 r. ruszyła budowa okrętu od symbolicznego ułożenia stępki. Miało to miejsce w Lelystad – mieście, które jest symbolem nowoczesności a także „sojuszu” holendrów z morzem gdyż zostało zbudowane i otwarte dla mieszkańców w latach 40/50 XX w! Każda społeczność potrzebuje spoiwa, celu, a także ośrodka kultury. Nowoczesne miasto nie posiadało starówki ani tożsamości.

Na tej koncepcji oparto chęć odbudowy galeonu - korzystając z wiedzy dawnych mistrzów, etnografów, tworząc ośrodek dawnych technik szutniczych. W związku z tym opracowano historyczną technologię wykonania kadłuba, jego uszczelnienia i balastowania. Wykonano nowy takielunek, jednakże nie idąc na skróty. Do jego uszycia zaaranżowano warsztat tkacki a także wytwórnię lin konopnych. Cały proces poprowadzono według

XVII- wiecznych wzorców uzyskując efekt kompletnej repliki statku, mającej status zabytku techniki.



„Batavia wpływająca na rafę”, tablica 2 książki „Ongeluckige voyagie, van't schip Batavia” (nieszczęśliwa podróż statku Batavia) z roku 1647 (źródło – wikipedia.de).



7 kwietnia 1995 r. dokonano chrztu statku. Matką chrzestną została królowa holenderska Beatrix, nadając mu historyczną nazwę „Batavia” (łac. Holandia). Założenie przedsięwzięcia było na tyle śmiałe, że nie zakończyło się jedynie na wybudowaniu okrętu. Proces doskonalenia wiedzy oraz wyposażania jednostki trwał nadal, czego zwieńczeniem był w 2000 r samodzielny rejs do Australii (uświetniający organizację Igrzysk Olimpijskich w Sydney), historycznego miejsca tragicznego dziewiczego rejsu z 1629 r.

O tym jak duży jest ów okręt świadczą wymiary kadłuba: długość stępki - 45,28 m (160 stóp amsterdamskich), całkowita długość - 55 m, szerokość - 10,50 m, masa - 650



Replika „Batavii” w „Batavia Werf Lelystad”,
fot Marcin Wrzesiński 2016.

ton, 1800 m³ drewna. Statek wyposażony jest w 10 żagli i dwie „bonetty”. To również zasługuje na uwagę, gdyż do XVII wieku nie wymyślono sposobu „refowania”, a więc zmniejszania powierzchni żagli, stosowano natomiast dodatkowe pasma płótna, powiększające żagiel u podstawy. Całość takielunku połączona jest przy użyciu 21 km lin konopnych oraz 500 drewnianych bloków. Wyposażenie stanowią 24 działa, repliki 8 modeli stosowanych m.in. w oryginalnej „Batavii”.

Marcin Wrzesiński

EC Szombierki - zaniedbane dziedzictwo przemysłowe

Zmiany zachodzące w życiu w XIX w., a zwłaszcza postępująca urbanizacja miast, koncentracja w nich zakładów przemysłowych, handlu i usług, a przede wszystkim zaś gwałtowny wzrost liczby ludności sprawiły, iż koniecznością stało się modernizowanie istniejących

dotąd urządzeń użyteczności publicznej i rozwijanie nowych ich form. Łągotdziły one coraz gorsze warunki życia w dużych miastach wynikające z wyżej wymienionych przyczyn oraz zacieśniania zabudowy, wzrostu gęstości zaludnienia i oddalania się od śródmieści tere-



Widok ogólny



Odpadający klinkier ze ścian

nów zielonych. W mniejszych miastach zjawiska te nie występowały, dlatego udogodnienia techniczne mniej tu były potrzebne, a brak funduszy nie pozwalał nawet na większą modernizację już istniejących. W dużych ośrodkach miejskich i przemysłowych tworzono i rozwijano infrastrukturę wodną, kanalizacyjną, gazową czy wreszcie elektryczną. Przykładowo, od 1898 roku miasto Bytom rozwijało elektryfikację. Uniknięto kosztów budowy elektrowni, bo podpisano umowę z berlińską spółką Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft, która wybudowała dwie wielkie elektrownie w Chorzowie i w Zabrzu z przeznaczeniem obsługi całego okręgu przemysłowego Górnego Śląska. Elektrownie te dostarczały energii elektrycznej nieprzerwanie przez całą dobę za pomocą sieci napowietrznej i miasto samo zajmowało się dystrybucją energii na swoim terenie. Z tego tytułu uzyskiwało znaczne dochody, a kolejne lata przynosiły dalsze upowszechnianie się energii elektrycznej ku zadowoleniu władarzy. Po I wojnie światowej niemiecka spółka Schaffgotsch Bergwerksgesellschaft GmbH, opracowała założenia nowej elektrowni. Głównymi jej projektantami byli Georg i Emil Zillmannowie, którzy stworzyli ciekawego architektonicznie kolosa. Nowocześnie wyposażona elektrownia ruszyła w 1920 po czym nadal ją



Wybite okna

rozbudowywano do powierzchni użytkowej, wszystkich budynków, 36 tys. m². Powstał budynek administracyjny i zespół fabryczny z wieżą wodną, na której umieszczono zegar z największą w tych czasach tarczą bo jej średnica wynosi aż 5 m. Do dzisiaj podziwiać można założenie architektoniczne całego kompleksu z wewnętrznym dziedzińcem oraz estetykę wykonania kominów i budynków z cegły. Elektrownia pracowała nieprzerwanie również w trakcie II wojny światowej. Niestety pod jej koniec pozbawiono elektrownię największej i nowoczesnej turbiny z kotłami wysokoprężnymi. Mimo to podjęła pracę



Wieża wodna na dziedzińcu wewnętrznym

w 1945 ale rozwój i dobra passa opuściły ją bo od tego momentu destrukcji nie było końca. Wprawdzie w 1967 elektrownia Szombierki zmieniła swój profil produkcyjny, przekształcając się stopniowo w elektrociepłownię. Rozszerzanie produkcji energii cieplnej kosztem coraz bardziej ograniczanej produkcji energii elektrycznej była możliwa dzięki nowej bytomskiej elektrowni im. St. Drzymały, którą Niemcy rozpoczęli budować w 1942, a którą po działaniach wojennych Polacy od nowa uruchomili w 1954. Był nawet czas kiedy obydwie elektrownie, pod koniec lat 70-tych, występowały pod wspólną nazwą Zespół Elektrowni „Zachód”.

Wróćmy do kompleksu przy ul. Kosynierów 30 w Bytomiu-Szombierkach, kiedy był on we władaniu ZEC Bytom S.A. i kiedy stopniowo ograniczano produkcję nastąpił problem wykorzystania powierzchni czy całych budynków nie pełniących już swojej pierwotnej funkcji. Doskonałym pomysłem były odbywające się w różnych pomieszczeniach, a szczególnie na hali maszyn, imprezy sportowe czy kulturalne. Dzięki temu doskonale rozpoznawalny obiekt został uznany w 2009 za jeden z „7 Cu-



Sala z modrzewiowym sufitem = odpadające tynki w hali maszyn



Główna hala pozbawiona pieców (poszły na złom)

dów Architektury Województwa Śląskiego”. W momencie utworzenia Szlaku Zabytków Techniki Województwa Śląskiego w 2006, EC Szombierki znalazła na nim po-



Galerie i schody w hali kotłów



Zdewastowane podziemne korytarze i tunele



Ogołociona willa nadzoru technicznego

czesne miejsce. Niestety radość nie trwała długo bo już w 2011 elektrociepłownia została przejęta przez fińskie konsorcjum Fortum, które miało odmienną politykę wykorzystania obiektu i podejścia do wszelkich działań zewnętrznych przez co ograniczono do niej dostęp turystów i uniemożliwiono kontynuowanie działalności kulturalnej. Wprawdzie, zgodnie z regulaminem, EC Szombierki musiały być usunięte ze Szlaku Zabytków Techniki ale znalazły się w „poczekalni” jako obiekt zagrożony. Aby go chronić w 2013, pod numerem A/398/13, wpisano EC do Rejestru Zabytków Województwa Śląskiego co niestety nie poprawiło sytuacji bo zagraniczne konsorcjum rozebrało część urządzeń, wyburzyło np. chłodnie kominowe i wygasło pierwotne funkcje. Fortum opuściło go wykorzystując część jego wyposażenia w celu uzyskania korzyści majątkowej. Pozostawiona na



Opuszczone biuro

pastwę złomiarzy, monumentalna, zaniedbana już wtedy, budowla sporadycznie otwierała swoje wnętrza dla nielicznych, zorganizowanych grup oprowadzanych przez społeczników. Pasjonaci ze Stowarzyszenia Bytomski

Detektyw Historyczny oraz z Klubu Przyjaciół EC Szombierki przez wiele lat pełnili rolę społecznych opiekunów zabytku w dosłownym tego znaczeniu, nie tylko oprowadzając wycieczki ale również dokonując drobnych ale koniecznych napraw i zabezpieczeń by spowolnić postępujące zniszczenia nieużywanej substancji. W 2017 całość przejęła spółka Rezonator deklarująca powrót do funkcji kulturalnych przy współpracy z nowo utworzoną przez siebie Fundacją EC Generator. Niestety lata lecą a elektrownia węglowa wzniesiona z dużym rozmachem jest w majestacie prawa rozkradana. Znikają nie tylko elementy metalowe ale nawet bruk a właściciel zaniedbując zabytek, rezygnując z oferowanych dotacji, zakazał (od września b.r.) wchodzenia i zajmowania się obiektem oraz oprowadzania grup, nawet społecznikom.

Od kiedy właścicielem EC Szombierki jest Rezonator S.A. obiekt jest szczególnie zagrożony, co dostrzeżono nawet w innych krajach. Europa Nostra – europejska federacja stowarzyszeń na rzecz ochrony dziedzictwa kulturowego

i przyrodniczego Europy – z siedzibą w Hadze, wybrała spośród 180 wniosków tylko 7. Wnioski były kierowane do wpisu na listę najcenniejszych i najbardziej zagrożonych obiektów dziedzictwa w 2020. Wśród wyróżnionych jest EC Szombierki. Niestety obecny właściciel nie współpracuje chociażby z samorządem a samorząd ma związane ręce brakiem odpowiednich uregulowań prawnych, na poziomie ustawy, pozwalających pełnić zarząd zastępczy albo wręcz pozwalających przejąć obiekt (również zabytkowy) z powodu zaniedbania.

Obecnie bardzo ważne jest, aby jak najszybciej wdrożono program naprawczy i realizowano wszystkie związane z nim projekty, gdyż zawsze czas działa niekorzystnie na opuszczone, zaniedbane i jak w przypadku EC Szombierki zupełnie niedostępne obiekty dziedzictwa przemysłowego.

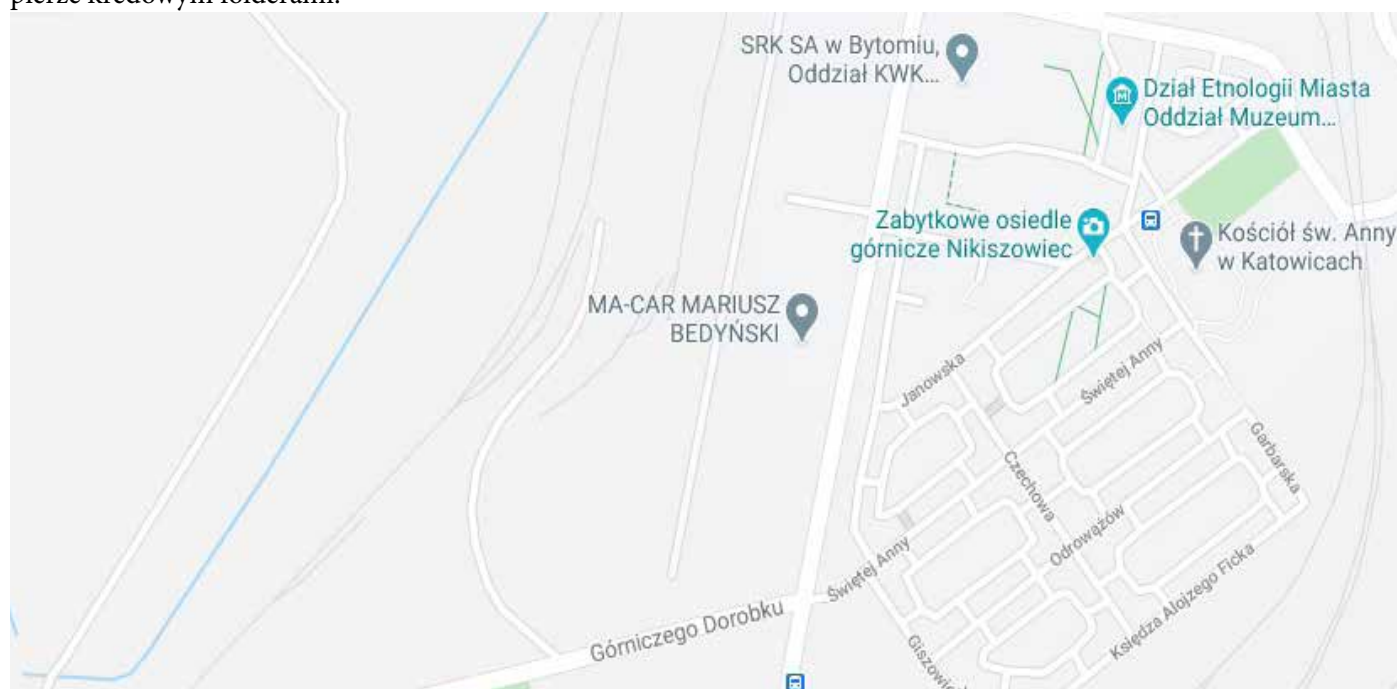
Komisja Historii SITPH

ZDJĘCIA (stan z 2019)

Ewa Grzegorzak-Łoposzko

Zabytek niechciany - most piaskowy szybu Poniatowski

We wrześniu 2019 podczas konferencji Big Stuff międzynarodowe grono uczestniczyło w wycieczce na terenie likwidowanej Kopalni Węgla Kamiennego Wieczorek (szyb Pułaski) w Katowicach i spotkało się z przedstawicielem (rzecznik prasowy Zbigniew Madej) Spółki Restrukturyzacji Kopalń, który zapewniał, że spółka dba o dziedzictwo przemysłowe we wszystkich likwidowanych przez siebie kopalniach. Piękne słowa zostały poparte kolorowymi, drukowanymi na papierze kredowym folderami.



Plan sytuacyjny terenu szybu Poniatowski

Kopalnia Wieczerek nie jest częścią Nikiszowca ale stanowi razem z nim jeden organizm bo mieszkańcy osiedla pracowali, w znamienitej większości, w tym zakładzie. Zarówno osiedle jak i kopalnia są projektu popularnych na Śląsku, na przełomie XIX i XX wieku, architektów Georga i Emila Zillmannów. Osiedle ma status zabytku, a nawet Pomnika Kultury. Kopalnia zaś ma równie ciekawą bryłę i wiele dobrze zachowanych urządzeń, maszyn czy infrastruktury m.in. kolejowej.



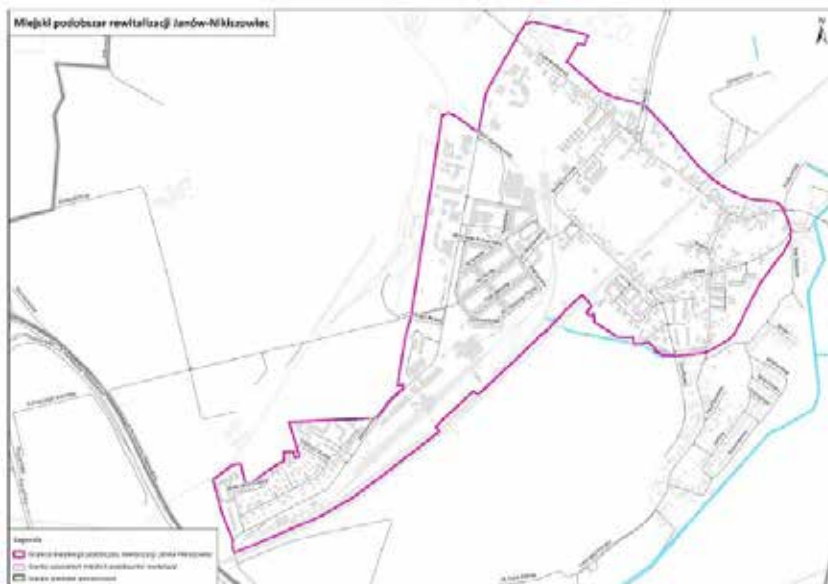
Zdjęcie satelitarne terenu szybu Poniatowski

300 metrów od głównych zabudowań kopalni stoi szyb Poniatowski. Szyb ten miał znaczenie głównie techniczne i służył m.in. dostarczaniu podsadzki do wyrobisk. Głównymi składnikami podsadzki były piasek i woda, którymi zamulano przestrzeń po usunięciu węgla aby zminimalizować osiadanie gruntu nad wyrobiskami. Z tego powodu na tyłach szybu Poniatowski znajduje się bocznica linii kolei piaskowej i most zsypany, służący do błyskawicznego opróżniania (podczas jazdy) wagonów



Zdjęcie satelitarne szybu Poniatowski i mostu zsypanyego

z piaskiem. Most wraz z infrastrukturą przygotowującą podsadzkę stanowi kontekst techniczny, technologiczny i historyczny dla szybu. Niestety urzędnicy i radni miasta tego nie wiedzą dlatego wpisując do rejestru zabytków szyb nie pomyśleli o moście. Ponadto miasto Katowice ma Lokalny Program Rewitalizacji na lata 2016-2022, który jest każdego roku, w miarę potrzeb, modyfikowany. Ostatnie zmiany uchwalono (po konferencji Big Stuff) na XII sesji Rady Miasta 26.09.2019r (Uchwała XII/272/19) Omawiane obiekty znajdują się na terenie Janów-Niki-



Teren chroniony wg aktualnego dokumentu, Lokalny Program Rewitalizacji na lata 2016-2022 (str. 58), nie uwzględniający mostu zsypanyego przy szybie Poniatowski

szowiec, który jest opisany na str. 56-60 tego dokumentu. Z zamieszczonej mapki (str. 58) wynika, że granica rewitalizacji przebiega pomiędzy szybem a mostem. Zatem most przeznaczony jest do likwidacji.

Już od kilku lat, mając na uwadze zbliżającą się likwidację KWK Wieczerek oraz doceniając walory techniczne mostu, upominało się o niego (i w mieście i w SRK) kil-



Zdjęcie mostu zsykowego przy szybie Poniatowski

ka środowisk, niestety bez skutku. Czasu już nie zostało wiele bo SRK nie próżnuje zbywając majątek kopalni a zwłaszcza jak popatrzeć na permanentnie ogłaszane przez spółkę przetargi na maszyny i urządzenia czy złom (m.in. złom z szybów i torowisk). Przetargi rozstrzygną się na bieżąco i od przynajmniej roku można spotkać oferty z rejonu szybów kopalni Wieczorek a skutecznych interwencji środowisk odpowiedzialnych za dziedzictwo kulturowe np. Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, brak.

Przemysłowa kolej rozwijająca się na Górnym Śląsku od początku rewolucji przemysłowej, oplatająca Górnośląski Okręg Przemysłowy i Rybnicki Okręg Węglowy jest doskonale wyposażona w infrastrukturę techniczną oraz transportową ustępując wielkością jedynie Polskim Kolejom Państwowym. Koleje piaskowe, powstałe w latach 50. XX wieku, są wyjątkowe z racji niepublicznego charakteru o specjalnym taborze i specjalnych urządzeniach rozładunkowych. Zapewne z tego powodu nie weszły one do struktur PKP a zarządzane były przez, utworzone w 1951 Przedsiębiorstwo Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego. Pierwszym gwoździem do trumny kolei przemysłowej na Śląsku była restrukturyzacja prowadząca do podziału PMP-PW w 1991 na kilka, sprywatyzowanych później, spółek. W związku z intensywnym wygaszaniem kopalń na terenie Górnego Śląska likwiduje się również koleje piaskowe z mostami, a most przy KWK Wieczorek jest jednym z ostatnich kompletnych mogących wejść w skład kompleksu szybu Poniatowski, który już w 2019 został oddany pod opiekę Muzeum Historii Katowic. Obiekt nie tylko piękny, ale też ważny dla przyszłych pokoleń i zrozumienia stosowanych technik i technologii w górnictwie.

Arterie śląskich i zagłębiowskich zakładów przemysłu ciężkiego tak doskonale odciążające przez dziesiątki lat ruch kołowy (im mniej linii kolejowych tym więcej ciężarówek i tirów na drogach), stopniowo, praktycznie przestają istnieć. Niestety nie ma myślenia globalnego

nad całością zasobów idealnych pod linie tramwajowe czy kolej metropolitalną. Poszczególne spółki, właściciele danych tras celują w łatwy zysk wyprzedając złom, podkłady a nawet kruszywo spod torów. Włodarze poszczególnych miast konurbacji śląskiej niejako indywidualnie rozwijają politykę rowerową i sieć dróg rowerowych kosztem jezdni, zieleni czy przydrożnych drzew, nie mogąc ogarnąć wyobraźnią, że nie zapobiegając likwidacji wiaduktów i niszczeniu nasypów pozbawiają już na zawsze, mieszkańców swoich miast np. velostrad.

Bardzo ciężko jest im zrozumieć, że póki infrastruktura działa, póki istnieją budowle ziemne póty jest szansa na spożytkowanie tego w innej formie z inną funkcją. Z jednej strony tereny po kolei piaskowej czy szerszej do kolei przemysłowej należą do wielu prywatnych właścicieli i prawdopodobnie żadnego miasta nie stać na odkupienie ich, a następnie zagospodarowanie. Z drugiej strony jest związek metropolitalny miast w województwie śląskim zwany Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią by m.in. taniej gospodarować wspólnie czy łatwiej sięgać po dotacje np. unijne w celu, tak modnej od lat, rewitalizacji terenów przemysłowych.

Pokutujący od lat 40. XX wieku brak szacunku dla myśli technicznej, konstrukcji, architektury stworzonej przez Prusaków przesłania myśl o konieczności zadbania o dziedzictwo kulturowe, a w tym przypadku o dziedzictwo przemysłowe. Zniszczone, rozebrane, zrównane z ziemią posłużą jedynie jednorazowo jako źródło pozyskania podstawowych materiałów i nigdy nie zostaną odtworzone, gdyż żadnego miasta ani nawet całej metropolii nie stać na tak ogromne inwestycje. U podstaw problemu leży z pewnością brak odpowiednich ustaw utrudniających niszczenie terenów i obiektów przemysłowych, przydatnych w zmienionej funkcji, zarówno gospodarce regionu czy kraju jak i mieszkańcom. Wprawdzie wiele

kilometrów torowisk już nie istnieje, wiele nasypów już rozkopano i za dużo wiaduktów zburzono by można było w pełni wykorzystać ślad kolei przemysłowej, ale nadal jeszcze dużo pozostało. Tylko woli i wyobraźni trzeba z obydwu stron, właścicieli czy likwidatorów oraz samorządowców czy polityków.

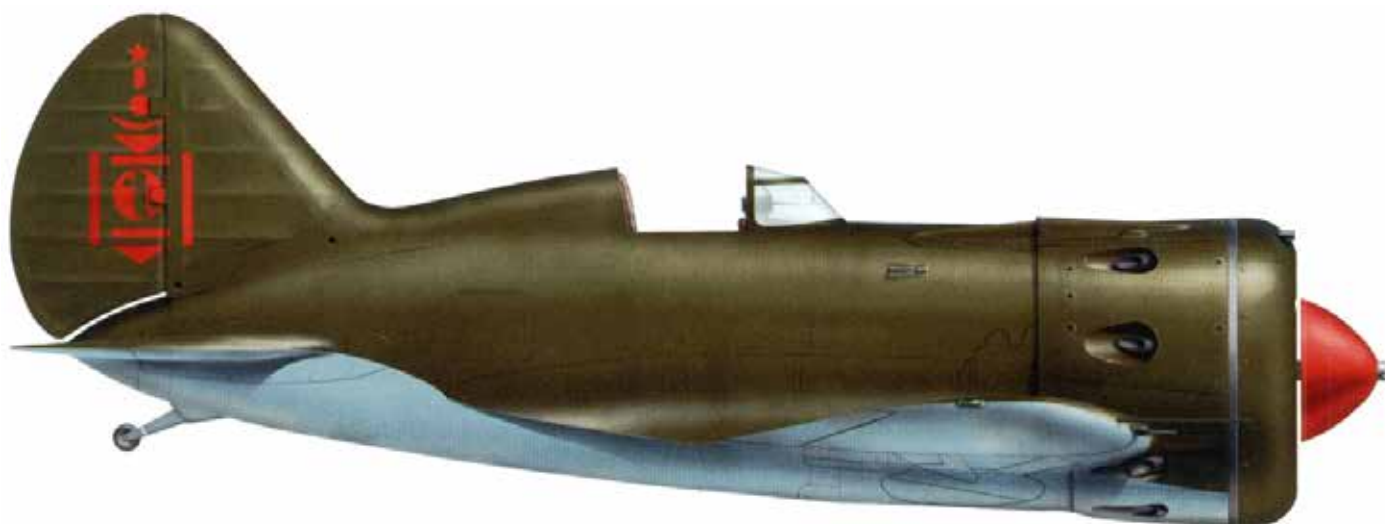
Most zsypany szybu Poniatowski jest jednym z wielu, który od trzech lat stoi bezużytecznie czekając na zezłomowanie. Ze względów edukacyjnych, historycznych i technicznych a nawet sentymentalnych, lepiej by nigdy nie doczekał się smutnego końca. Tylko kto o to zadba?

Ewa Grzegorzak-Łoposzko

Komisja Historii SITPH

HISTORIA LOTNICTWA

LOTNICTWO WOJSKOWE MONGOLII W CZASIE II WOJNY ŚWIATOWEJ



W niniejszym artykule chcę poruszyć temat rzadko opisywanych sił powietrznych Mongolii z okresu II wojny światowej. Niestety nie wiadomo na ten temat zbyt wiele, a publikowane są tylko szczątkowe informacje. W internecie i literaturze można doszukać się doniesień, iż w kampanii w Gałchin-Goł w 1939 r., u boku radzieckiej Armii Czerwonej, walczył także pułk armii Mongolii wyposażony prawdopodobnie w 36 samolotów rozpoznawczych R-5. Byli tam także mongolscy piloci myśliwscy, ale loty wykonywali na radzieckich I-16. Jeden z nich przeleciał swym I-16 na stronę przeciwnika, a jego samolot był potem przebadany przez Japończyków w instytucie w Tachikawa. W sumie siły radziecko-mongolskie dysponowały tam około 250 samolotami. W okresie późniejszym z ZSRR dostarczono do Mongolii kilkadziesiąt myśliwców I-16 (przypuszczalnie 30 sztuk w 1942 r.), I-152 (40?) oraz być może I-153. W latach 1943-44 mongolskie lotnictwo wspierało chińskich komunistów



Samolot I-15bis używany w jednostce lotnictwa mongolskiego. *The I-15bis fighter used in Mongolian Air Force unit.*

w walkach przeciw kazachskim partyzantom w Sinkiang. W sierpniu 1945 r. prawdopodobnie wzięły one też udział w kampanii w Mandżurii u boku ZSRR. Pierwszych kilka I-16 pojawiło się w Mongolii po raz pierwszy na paradzie w 1936 r., ale być może były to maszyny radzieckie. Mongolskie samoloty nosiły tradycyjne malowanie radzieckie

z naniesionymi narodowymi oznaczeniami Mongolii (tzw. znak Zojombo).

Najprawdopodobniej na skrzydłach nosiły ex-radzieckie czerwone gwiazdy z wpisanymi znakami Zojombo (podobnie jak maszyny powojenne). Jedynymi mi zna-

nymi ilustracjami samolotów mongolskich z II w .św. są załączone tu: sylwetka I-16 oraz zdjęcie I-152. Sylwetka pochodzi z czasopisma „Air Magazine” Magazine bimestriel. Numero 04. Est une publication bimestrielle de TMA SARL. 75 rue Claude Decaen - Paris 75012 via

<http://wp.scn.ru>, a zdjęcie z monografii: M. A. Maslow, „Polikarpow I-15bis” wyd. Militaria, Warszawa 2004. Po sieci krąży także załączone tu zdjęcie mongolskich szturmowców Iliuszyn Ił-2m3.

Jakub Marszałkiewicz

DEFINICJA ZABYTKU TECHNIKI

Wolontariusze FOMT czasami oprowadzają różne wycieczki prezentując zabytki techniki. Pod koniec lat dwudziestych XX wieku wycieczkę szkolną młodzieży z poza Wrocławia prowadził magiczną ulicą Pasterską jeden z vice Prezesów Fundacji.

Na wysokości nieczynnego Browaru Piastowskiego kilku uczniów nie interesowało się jednak opisywanym zabytkiem przeszkadzając innym. Nauczycielka, chcąc przywrócić to zainteresowanie głośno ich zapytała: - Co teraz mówił pan przewodnik? Efekt pedagogiczny został osiągnięty - zapadła cisza. Zadała więc pytanie pomocnicze: - Co to jest zabytek techniki? Uczeń – lider przeszkadzania - z przerażeniem w oczach, poszukiwał w myślach jakiejś definicji. W końcu odpowiedział: - Zabytek techniki jest wtedy, gdy jest stary i już nie pracuje.

Po zakończeniu wycieczki vice Prezes FOMT przy-

szedł na pokład „Nadbora” i podzielił się z tam obecnymi tą zabawną historią. Chwilę później odebrał telefon od sekretarki dyrektora jednego z XIX wiecznych zakładów Dolnego Śląska: - Pan Prezes FOMT chciał rozmawiać z dyrektorem naszej fabryki? Mogę połączyć rozmowę ale nie wiem o czym mogli by Panowie rozmawiać? Nasz zakład nie ma żadnych zabytków techniki. Wprawdzie jest stary ale cały czas pracuje!

Na podstawie powyższych zdarzeń i faktów - definicję zabytku techniki próbował ustalić

Kapitan „Nemo”

Korespondencję prosimy kierować na adres:

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

Redaktor Stanisław Januszewski, skład komputerowy: Marcin Bielka

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, Dzierżonów, Zespół Badawczo-Projektowy Mosty – Wrocław S.c.